Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück; Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 13 / 09. MÄRZ 2022

MotoGP: Bastianini siegt in Katar

Gresini-Sensation beim Saisonstart

Formel 1: Red-Bull-Vertrag

Verstappen bleibt bis 2028

Formel 1: Russland-Krise

Haas schmeißt Mazepin raus

Alle Rennen auf einen Blick

Mit Auto-Renn-kalender

Deutschland € 2,70
A € 3,00 · CH sfr 4,30
IT € 3,80 · B, NL, LUX € 3,20
4 190525 902708 13



Formel 1: Daten-Analyse

Ferrari und McLaren übernehmen F1-Spitze



Interview: Hélio Castroneves

„Spiderman“ träumt von Le Mans & NASCAR



Moto2-WM: Katar

Außenseiter Vietti rast von Pole zum Sieg

Inhalt

Automobil:

Motorrad:

Leserservice:



MOTORSPORT IMAGES



MOTORSPORT IMAGES



ARTURO RIVAS

Editorial

Dem Langstreckensport geht es blendend, die Hersteller rennen die Bude ein, aber Sorgen fahren mit: Ist die neue Topklasse doch teurer als gedacht?

Auf Seite 18 können Sie lesen, dass Toyota sein Hypercar für 2022 noch mal grundlegend modifiziert hat. Wir reden hier nicht von zwei Flaps, die vorne ans Auto geschraubt wurden, und auch nicht von neuen Felgen. Das ist ein komplettes Update, und das nach nur einem Jahr im Rennbetrieb, und obendrein ohne ernsthafte Gegner. Wie kann das sein? Die einzige logische Erklärung: Das Auto war vielleicht nicht der ganz große Wurf. Die Stammpiloten gaben in der Saison 2021 zu, dass das Auto schwer zu fahren sei, die richtige Abstimmung zu finden sei kniffig, und auf der Bremse habe man Mühe, die schwächeren LMP2-Autos zu überholen. Das finale Urteil kam dann beim Rookie-Test nach dem Finale in Bahrain, als der achtfache Rallye-Weltmeister Sébastien Ogier öffentlich zugab, dass er sich mehr versprochen habe vom GR010 Hybrid, dass es ihm hätte leichter fallen müssen, den vielen Abtrieb in gute Rundenzeiten umzumünzen.

Dass Toyota in Bahrain noch eine volle Testwoche dranhängte, um den offensichtlichen Ungereimtheiten auf die Spur zu kommen, war ein weiterer Indikator dafür, dass Nachholbedarf bestand. Und dass selbst Toyota-Ingenieure mit Verzückung über das radikale Hypercar-Design von Peugeot schwärmten, konnte als Eingeständnis dafür gewertet werden, dass die Franzosen das Reglement innovativer und besser interpretiert hatten.

Zur Entschuldigung muss man anfügen, dass Toyota als erster Hersteller ein Hypercar nach dem neuen Reglement gebaut hatte. Ein Reglement, das aufgrund der kurzfristig anberaumten transatlantischen Kooperation mit der IMSA-Serie und der schwierigen Integration der amerikanischen LMDh-Autos in die gemeinsame Topklasse auch noch nicht wirklich fertig war: Die Verhandlungen über Details laufen heute immer noch – während der Toyota in seine zweite Saison geht. Will sagen: Viele Rahmenbedingungen hatten sich geändert, als der Toyota schon fertig war. Deshalb haben die Japaner jetzt eine Ausnahmegenehmigung erhalten, um auf die unvorhergesehenen Änderungen zu reagieren.

Denn normalerweise hätte die Homologation die technische Spezifikation der Hypercars für fünf Jahre einfrieren sollen, dieser Passus wurde aus Kostengründen eingeführt. Später wurde ergänzt, dass nur ein Update binnen fünf Jahren erlaubt sei. Die neuen Regeln für die Topklasse werden also schon aufgeweicht, bevor die Blutsbrüder aus Amerika dazukommen. Von dort hört man, dass das immer noch nicht veröffentlichte LMDh-Regelwerk jährliche Updates zulassen soll. Natürlich nur, wenn es um Sicherheit und Zuverlässigkeit geht. Nicht um Performance?

Alles zusammengerechnet wirft das die Frage auf, ob das oft gefeierte Primat der Kostenkontrolle in der Topklasse nicht schon wieder obsolet ist? Das gleicht einem Spiel mit dem Feuer. Ob das in diesen Zeiten gutgehen kann?

Marcus Schurig
Redakteur





MSa-Paddock



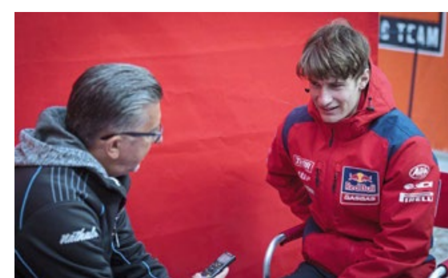
CHINA-KRACHER
Wussten Sie, dass Guanyu Zhou gerne Schnitzel isst und Apfelschorle trinkt? Warum das so ist und mit welchen Zielen der chinesische Alfa-Romeo-Pilot in seine F1-Rookie-Saison startet, hat er MSa-Reporter Tobias Grüner im Interview (S. 6) verraten.



ZAUBER DER WÜSTENNACHT
Wenn auch noch viele Auflagen gelten, darf man sich im MotoGP-Fahrerlager wieder ziemlich frei bewegen. So genoss MSa-Reporter Imre Paulovits die vielen Eindrücke im nächtlichen Paddock von Katar.



ZUM TAG DER FRAU
Zum Tag der Frau versammelten sich alle weiblichen Mitarbeiter des GP-Trosses zu einem gemeinsamen Foto, so auch MSa-Reporterin Dian Sulistiyowati (mittlere Reihe, Zweite von links).



DEUTSCHE IN BELLA ITALIA
MSa-Motocross-Experte Frank Quatember hatte beim zweiten Saison-Grand-Prix im sonnigen Mantua ausgiebig Gelegenheit, Deutschlands neuen MX-Star Simon Längenfelder mit Fragen zu löchern.



Ist das die neue Hackordnung? In Barcelona fuhr Ferrari vor Mercedes

XPB

Ferrari vor McLaren

Die genaue Analyse der Barcelona-Testfahrten erhärtet den ersten Eindruck: Ferrari liegt vor McLaren. Was aber nicht viel heißen muss: Mercedes und Red Bull kommen mit großen Upgrades nach Bahrain.

Von: **Michael Schmidt**

Es gab viele Faktoren, die das Testergebnis von Barcelona verfälscht haben könnten. An erster Stelle das Pumpen der Autos auf den Geraden. Zur Lösung des Problems fuhren viele mit einem Setup, das sie nicht wollten. Hinten hoch und hart. Jeder verlor Zeit. Die einen mehr, die anderen weniger. Ferrari und McLaren haben sich damit am schnellsten arrangiert. Haben sie deshalb auch den besten Eindruck hinterlassen?

Auch das ist seltsam: Die Teams haben sich zwischen dem ersten und dritten Testtag kaum gesteigert. Und wenn doch, dann weil sie am Freitag mit weniger Benzin und weicheren Reifen unterwegs waren. Dabei war die Strecke durch Gummiauflage schneller geworden, und die Teams lernten mit jeder Runde dazu. Einzige Erklärung: Keiner wollte das Limit austesten, sondern einfach nur unter möglichst gleichen Bedingungen relevante Daten für den Windkanal und die Simulationen sammeln. Viele Teams kamen nur mit einem Basismodell nach Spanien, das bis zum Saisonstart in Bahrain noch mächtig aufgerüstet wird. Vor allem bei Mercedes und Red Bull. Ferrari dagegen beteuert, ihr Paket erst einmal optimieren zu wollen, bevor man große Änderungen am Auto vornimmt.

Es gibt auch ein paar harte Fakten. Das sind die Sektorzeiten und Topspeeds, die Sequenz der Runden in Relation zum verwendeten Reifentyp und der Vergleich mit 2021. Die Zahlen untermauern, dass die Ferrari- Piloten ihre schnellen Runden mit mehr Leichtigkeit als die Konkurrenz drehten. Ferrari rührte bei seinen schnellen Runden die C4- und C5-Mischungen gar nicht an. Das spricht für Selbstvertrauen.

Charles Leclerc fuhr seine persönliche Bestzeit am zweiten Tag in der vierten von insgesamt 18 Runden auf der C3-Mischung. George Russell war zwar eine halbe Sekunde schneller, hatte aber Pirellis superweichen C5-Gummi am Auto und bog schon nach drei Runden wieder in die Boxengasse ab. Max Verstappen begnügte sich wie Leclerc mit C3-Reifen, war aber langsamer und im Rahmen dieser Bestzeit nur fünf Runden auf der Strecke.

Auch McLaren zeigte über die drei Tage eine beeindruckende Konstanz. Doch Lando Norris und Daniel Ricciardo brauchten für ihre schnellsten Runden schon den C4-Reifen. Norris markierte seine Bestzeit am ersten Tag. Es war die zweite Runde eines Siebenrunden-Stints. Und es war der zweite Anlauf. Kurz davor war er schon mal sieben Runden am

Stück mit einem Bestwert von 1.19,951 Minuten gefahren.

Drei Teams mit Problemen

Hinter Ferrari, McLaren, Red Bull und Mercedes klafft eine kleine Lücke. Dann folgt das große Verfolgerfeld, in dem Alpha Tauri nach oben, Alpine, Haas und Alfa Sauber nach unten herausstechen. Das hat technische Gründe. Alpine, Haas und Alfa Sauber legten weniger als die Hälfte der Distanz der anderen zurück – umso geringer der Lerneffekt.

Sebastian Vettels Versuche, die Rundenzeiten unter 1.20 Minuten zu drücken, verlangten Pirellis C5-Reifen. Er schaffte es zwei Mal, war dabei immer nur drei Runden auf der Bahn. Fuhr er sieben Runden am Stück, kletterte die Rundenzeit um 0,8 Sekunden. Die Ingenieure gaben zu, dass sie das Pump-Problem nur dadurch lösen konnten, hinten hoch und hart zu fahren. Das kostet Rundenzeit.

Fernando Alonso erzielte seine Bestzeit zwar in einem Elfrunden-Stint, doch Alpine verlor wegen Problemen mit dem DRS-Mechanismus über 15 km/h auf den Geraden und allein dadurch sieben Zehntel auf der Uhr. Die zweitschnellste Zwischenzeit im dritten Sektor trotz der Medium-Reifen (C3) deutet an, dass Alpine unter Wert geschlagen wurde. Mick Schumacher darf berechtigte Hoffnungen haben, dass Haas den Anschluss an das Feld geschafft hat. Die 1.21,512-Minuten-Runde von Nikita Mazepin auf C3-Reifen im Rahmen eines Fünfrunden-Stints sind bei den fahrerischen Qualitäten des Russen ein Kompliment an das Auto. Schumacher ist normalerweise mindestens eine halbe Sekunde schneller.

> „Das neue Reglement scheint zu wirken. Schon in dem frühen Stadium der Saison ist das Feld näher zusammengerückt.“
>
> Mattia Binotto

Die guten Topspeeds der Ferrari-Teams zeigen, dass der Motor keine Ausrede mehr ist. Der Ferrari F1-75 scheint keine Schwächen zu haben. Das mutige Konzept liegt im ersten und zweiten Sektor in den Top 4 und im langsamsten Teil der Strecke auf Rang 2. Da das Umfeld durchweg auf weicheren Reifen unterwegs war, ist Ferraris Vorstellung noch höher einzuschätzen, besonders im Schlussabschnitt. Der Ferrari kann mit mehr Federweg fahren als die Konkurrenz, ohne dabei in den schnellen Kurven an Abtrieb zu verlieren. Das hilft der Traktion.

McLaren macht seine Rundenzeit in den schnellen Kurven. Norris führt die Rangliste im ersten Sektor an, obwohl Russell am Freitag mit den weichsten Reifen gefahren ist. Und der McLaren-Engländer war auch in Sektor 2 der schnellste, bis Mercedes Pirellis Superkleber aufschnallte. Dafür verlieren die McLaren im dritten Sektor und auf den Geraden. Mit 314,0 km/h lagen die Papaya-gelben Autos im hinteren Teil der Tabelle.

Beim Vergleich der schnellsten Testrunden mit den Qualifikationszeiten beim GP Spanien 2021 haben Aston Martin, Williams, Alpha Tauri und McLaren weniger als zwei Sekunden verloren, Mercedes, Red Bull und Ferrari mehr. Sie kamen auch von einem höheren Niveau. Das unterstreicht: Das Feld ist näher zusammengerückt. ■

DIE BARCELONA-TESTFAHRTEN IM DETAIL

	Sektor 1	Sektor 2	Sektor 3	Topspeed	Reifentyp	Differenz zu 2021*
McLaren	22,385 s (P1)	29,740 s (P2)	27,443 s (P5)	314,0 km/h	C4	1,946 s
Alpha Tauri	22,423 s (P2)	29,825 s (P3)	27,485 s (P7)	319,0 km/h	C4	1,936 s
Mercedes	22,434 s (P3)	29,598 s (P1)	27,126 s (P1)	320,0 km/h	C5	2,397 s
Ferrari	22,458 s (P4)	29,832 s (P4)	27,290 s (P2)	318,8 km/h	C3	2,179 s
Red Bull	22,474 s (P5)	29,866 s (P5)	27,339 s (P4)	320,4 km/h	C3	2,779 s
Aston Martin	22,489 s (P6)	29,882 s (P6)	27,453 s (P6)	316,1 km/h	C5	1,850 s
Williams	22,618 s (P7)	30,380 s (P8)	27,678 s (P8)	320,7 km/h	C4	1,873 s
Haas	22,801 s (P8)	30,682 s (P10)	27,953 s (P9)	321,5 km/h	C3	2,395 s
Alfa Sauber	22,955 s (P9)	30,632 s (P9)	27,980 s (P10)	319,3 km/h	C3	3,529 s
Alpine	23,066 s (P10)	30,326 s (P7)	27,323 s (P3)	300,3 km/h	C3	3,662 s

* Vergleich zur Qualifikation GP Spanien 2021



XPB

Der Star von Barcelona: Der Ferrari F1-75 zeigt seine Zähne



XPB

Alpine mit Fragezeichen: DRS-Probleme und Hydraulikfeuer stören den Test



WILHELM

Solide Vorstellung: Williams hat sich im Mittelfeld etabliert



WILHELM

Noch nicht ausgereift: Red Bull und sein spätgeborener RB18



ALFA ROMEO

Guanyu Zhou ist der erste Formel-1-Stammfahrer aus China. Im MSa-Interview spricht der Rookie über den steinigen Weg in die Königsklasse und die Ziele für die Debütsaison.

Von: **Tobias Grüner**

Wie wird ein Junge aus Shanghai zum Formel-1-Piloten?
Ich habe schon früh die Formel 1 im Fernsehen verfolgt. Das hat praktisch mit dem ersten chinesischen Grand Prix 2004 angefangen. Da war ich fünf Jahre alt. Das hat mir sehr gut gefallen. Ich habe vor allem den Sound gemocht. Es hat dann aber mit den ersten Gokart-Fahrten noch gedauert, bis ich acht Jahre alt war.

Das ist ziemlich spät für einen Formel-1-Fahrer.
Ja, aber für einen Chinesen ist es relativ früh. Bei uns gibt es noch nicht diese Motorsport-Tradition wie in Europa. Aber ich habe es von Anfang an geliebt und bin so oft gefahren, wie es ging. Dann bin ich irgendwann in ein professionelles Team aufgenommen worden.

Wie ist das vom Niveau zu vergleichen? Können sich da Spitzentalente entwickeln?
Es ist natürlich nicht so gut wie in Europa. Aber man muss ja immer erst einmal in seinem Heimatland beginnen. Ich bin dort auch nur drei Jahre lang Rennen gefahren. Dabei habe ich alles gewonnen, was es zu gewinnen gibt. Ich wusste aber, dass ich das Land verlassen muss, wenn ich in die Formel 1 kommen will.

Sie sind dann 2012 nach England gegangen. Wie war das in so einem jungen Alter?
Das war wirklich hart. Die Länder sind so unterschiedlich. Man betreibt ja nicht nur Rennsport, sondern man lebt dort und geht zur Schule. Die Arbeitsweise der Menschen ist ganz anders. Dazu kam die neue Sprache. Ich habe für meinen Traum von der Formel 1 viel geopfert. Auch auf der Rennstrecke war es zu Beginn nicht einfach. Als chinesischer Junge fällt man natürlich auf. Die Gegner verhalten sich im Zweikampf besonders aggressiv. Am Anfang bin ich meistens noch im Mittelfeld gefahren. Doch am

Bei den Testfahrten in Barcelona lief es für Alfa Romeo und Guanyu Zhou noch nicht so rund

ALFA ROMEO

„Habe für meinen Traum von der Formel 1 viel geopfert“

Ende habe ich wieder Meisterschaften gewonnen, bevor ich in die Junior-Rennwagen-Klassen gewechselt bin.

2016 haben Sie ein Formel-3-Jahr beim deutschen Rennstall Motopark absolviert. Was haben Sie aus dieser Zeit noch in Erinnerung?
Schnitzel! Und Apfelschorle. (grinst). Das Essen war für mich immer besonders wichtig, egal in welchem Land ich war. Ich mag vor allem Fleisch. Deshalb hatte ich kein Problem mit deutschem Essen. Ich habe damals aber noch in Italien gewohnt, weil ich Teil der Ferrari Driver Academy war. Deshalb habe ich von Deutschland hauptsächlich Oschersleben gesehen, wo Motopark seine Basis und seinen Simulator hat.

Im letzten Jahr Dritter in der Formel 2. Haben da andere Fahrer den Platz in der Formel 1 nicht mehr verdient?
Oscar (Piastri) hätte den Aufstieg sicher auch verdient. Aber für ihn kam das Alfa-Cockpit nicht infrage, weil er noch Teil des Alpine-Programms ist. Da kann man nicht einfach wechseln, wie man will. Ich hatte Glück, dass mein Vertrag gerade ausgelaufen war. Die Türen standen also für alle Teams offen. Ich glaube fest, dass ich mir diese Chance in der Formel 1 verdient habe. Ich habe genügend Superlizenz-Punkte gesammelt und letztes Jahr lange um den Titel gekämpft. Das sollte reichen. Was andere dazu sagen, ist nicht mein Problem.

Haben Sie das Gefühl, Sie müssen etwas beweisen?
Ich sehe es als Motivation. Den Druck habe ich vor allem in den letzten Jahren gespürt, weil ich mir unbedingt den Traum von der Formel 1 erfüllen wollte. Das ist mir jetzt gelungen. Da was der erste Schritt. Normalerweise lautet mein Ziel immer, Rennen zu gewinnen. Aber das ist in der Formel 1 bekanntlich nicht so einfach. Jetzt geht es darum, in jedem Rennen das Optimum rauszuholen und mit dem Team einen Schritt nach vorne zu machen. Es ist sehr wichtig, dass wir besser abschneiden als im Vorjahr. Natürlich steht jeder Formel-1-Fahrer irgendwo unter Druck. Bei mir überwiegt aktuell aber die Vorfreude auf die neue Saison. Die Formel 1 startet in eine neue Ära. Wer weiß, was da alles passieren kann.

Wie gut haben Sie sich schon bei Alfa eingelebt?
Ich fühle mich schon richtig zu Hause. Es ist wie eine große Familie. Die Atmosphäre ist super. Natürlich braucht alles noch etwas Zeit. Ich kenne noch nicht die Namen von allen Mitarbeitern aus den verschiedenen Abteilungen. Ich war zwar schon oft in der Fabrik, aber es gibt einfach so viele Leute. Ich lebe aktuell in England, aber ich versuche mindestens zwei Mal pro Woche vor Ort zu sein. Hinwil und Zürich kenne ich deshalb schon richtig gut.

> Für Chinesen ist es immer sehr wichtig, wenn der Erste von uns in einer Sportart den Durchbruch schafft. Das macht dann das ganze Land stolz.
>
> Guanyu Zhou, Alfa Romeo

Wie liefen die ersten Testrunden in Barcelona?
Für mich war es aufregend. In der Formel 1 kommt es sehr auf das Feedback des Fahrers an, um das Auto zu weiterzuentwickeln. Da muss ich noch viel lernen. Am letzten Tag hatte ich leider einen kleinen Dreher. Und dann kam auch noch ein Hydraulik-Leck dazu. Natürlich ist es noch zu früh zu sagen, wo wir stehen. Aber ich habe das Gefühl, dass es in die richtige Richtung geht.

Die F1-Chefs wünschen Ihnen viel Erfolg, um den chinesischen Markt zu erobern. Spüren Sie schon, dass sich etwas bewegt in China?
Man merkt, dass jetzt mehr über die Formel 1 gesprochen wird. Das Interesse steigt, auch von Leuten, die vorher nichts mit Motorsport am Hut hatten. Für Chinesen ist es immer sehr wichtig, wenn der Erste von uns in einer Sportart den Durchbruch schafft. Das macht das ganze Land stolz. Sicher werden viele den Saisonstart und meine Entwicklung verfolgen.

Kann sogar ein Hype ausgelöst werden, wie vor 20 Jahren mit Yao Ming in der US-Basketball-Liga NBA?
Das ist das Ziel. Natürlich kommt es auch auf die Ergebnisse an. Die NBA und die Formel 1 lassen sich nicht ganz vergleichen. Im Basketball hat man es selbst in der Hand. In der Formel 1 spielen noch so viele andere Faktoren mit rein. Hier ist nicht jeder Fahrer gleich. Natürlich will ich zeigen, was ich draufhabe. Ich will die ersten Punkte sammeln und dann Schritt für Schritt nach oben gehen. Ich bin mir jetzt schon sicher, dass ich jede Menge Unterstützung bekommen werde, wenn der chinesische Grand Prix nächstes Jahr wieder in den Kalender zurückkehrt.

Ist es ein Vorteil für Sie, dass alle Fahrer mit den neuen Autos bei null anfangen?
Der Einstieg jetzt ist sicher besser als letztes Jahr. Die Autos sind für alle neu. Aber trotzdem haben die erfahrenen Piloten einen großen Vorteil. Sie kennen die Regeln und wissen, wie man die ganze Sache angehen muss. Für sie ist der Umstieg leichter. Ich muss mich erst an alles gewöhnen.

Sie kennen immerhin schon die Pirelli-18-Zoll-Reifen.
Ja, das stimmt. Aber wir hatten in der Formel 2 keine Servolenkung. Dadurch fühlen sich die Reifen ganz anders an. Das ist also leider nicht so richtig vergleichbar.

Haben Sie sich konkrete Ziele für das erste Jahr gesetzt?
Jetzt geht es erst mal darum, so schnell wie möglich alle Abläufe zu kennen und auf Speed zu kommen. Natürlich wäre es toll, wenn ich schon im ersten Jahr Punkte sammeln könnte.

Gibt es schon Freunde unter den anderen Fahrern?
Ich kenne bestimmt schon die Hälfte des Feldes. Gegen Lando (Norris) bin ich zu Kart-Zeiten und in der Formel 4 viele Rennen gefahren. Und dann kenne ich natürlich noch die Alpine-Piloten sehr gut, wie Fernando (Alonso) und Esteban (Ocon). Es sind aber auch einige frühere Idole dabei. Am meisten blicke ich zu Lewis (Hamilton) auf. Er hat so viel erreicht und hält dem Druck immer stand. Das ist nicht einfach. Das finde ich sehr beeindruckend.

Gibt es Strecken, auf die Sie sich besonders freuen?
Vor allem Kurse, die für mich neu sind, wie Miami oder Singapur. Natürlich auch Melbourne. Da war ich noch nie.

Welches Auto steht in Ihrer privaten Garage?
Ein Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio. Der hat 510 PS. Der geht schon ganz ordentlich.

Dann sollten Sie doch noch mal nach Deutschland auf die Autobahn kommen.
Da haben Sie recht. Im Zentrum von London macht der Verkehr leider nicht ganz so viel Spaß. ■



Guanyu Zhou

Geburtstag: 30. Mai 1999
Geburtsort: Shanghai
Herkunftsland: China

KARRIERE
2007–2014: Kart
2014–2018: Ferrari-Junior
2019–2021: Alpine-Junior

2015: Formel 4 Italien (2.)
2016–2018: Formel-3-EM (8.)
2019–2021 Formel 2 (3.)
2021: Formel 3 Asia (1.)
2022: Formel 1 (Alfa Romeo)



Kaugummi-Prozess

Das Interesse an einem Einstieg in die Formel 1 soll groß sein im VW-Konzern. Doch seit Monaten bewegt sich wenig. Wir haben uns mit Akteuren im Fahrerlager über den möglichen Stand unterhalten.

Von: **Andreas Haupt**

Die Formel 1 ist nach dem Corona-Einbruch wieder in gewohnte Flughöhe gestiegen. Rechteinhaber Liberty Media meldete für das vergangene Geschäftsjahr einen Umsatz von 2,136 Milliarden US-Dollar mit der schnellsten Sparte der Welt. 1,068 Milliarden davon kassierten die zehn Teams.

Vor Corona nahmen sie weniger ein. Die Plattform Formel 1 und ihre Teams stehen auf stabilen Füßen, sagt Sportchef Ross Brawn. Der Budgetdeckel schaffe einen Kontrollmechanismus. Dieses Jahr liegt er bei knapp über 140 Millionen Dollar. 2023 fällt die Budgetobergrenze um weitere fünf Millionen. Dazu will die Formel 1 bald auch die Ausgaben auf der Motorenseite deckeln.

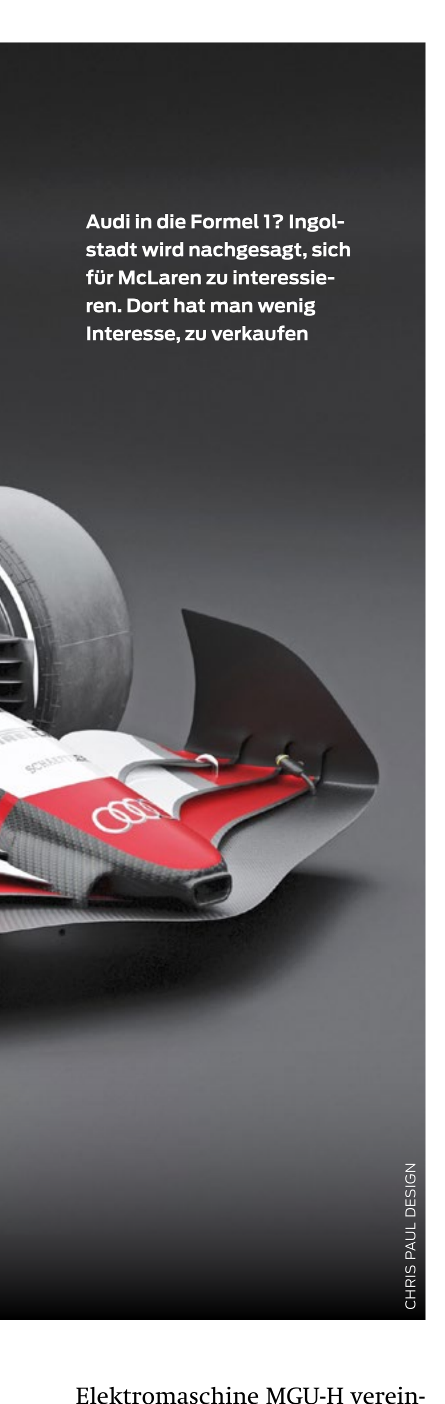
Jeder habe die Chance, profitabel zu wirtschaften. Diese Aussicht zieht neue Interessenten an. Das US-Team Andretti möchte 2024 eintreten, was aber von möglichen Rivalen skeptisch gesehen wird. Wie üblich fürchten sie, dass ihnen jemand ein Stück vom Kuchen abbeißt. McLaren, Renault und Williams breiten dagegen eher die Arme aus. Mehr Konkurrenz belebe das Geschäft.

> **!** Erst hieß es Dezember, dann März. In diesem Monat tagen die Konzern-Oberen. Fällt im Unternehmen dann endlich die Entscheidung pro oder contra Formel 1?

Andretti müsste erst mal 200 Millionen Dollar für den Eintritt zahlen. Damit wären die Mindereinnahmen für alle für zwei Jahre gedeckt. Und: Andretti würde den US-Markt wahrscheinlich weiter anheizen. Das könnte den Gesamtumsatz der Formel 1 nach oben treiben. Davon würden alle Teams langfristig profitieren.

Noch keine Entscheidung

Mercedes-Teamchef Toto Wolff spricht gerne von der Champions League des Motorsports. Da schwingt mit, dass am besten nur den ganz großen Namen, also den Herstellern, das Eintrittstor in den exklusiven Club geöffnet wird. Audi und Porsche wären als Weltmarken von diesem Schlag. Beiden wird ein großes Interesse nachgesagt, ab 2026 einzusteigen. Dann greift ein Motorenreglement, das die Königsklasse mit etwa 50 Prozent Elektroanteil und 100 Prozent nachhaltigem Kraftstoff grüner machen soll. Ein Regelwerk, das den Antriebsstrang ohne die heiße



Audi in die Formel 1? Ingolstadt wird nachgesagt, sich für McLaren zu interessieren. Dort hat man wenig Interesse, zu verkaufen

CHRIS PAUL DESIGN

Elektromaschine MGU-H vereinfachen soll. Das war Wunsch und Bedingung des VW-Konzerns. FIA und F1-Management würden sicher keine Sekunde zögern, wenn beide kommen möchten.

Es schien auf eine Entscheidung Ende 2021 hinauszulaufen. Am 15. Dezember hatte der Weltrat der FIA die Eckpunkte des neuen Motorenreglements veröffentlicht – unter dem Motto: „nachhaltiger, einfacher, billiger.“ Eine Brücke für Neueinsteiger, die VW aber zunächst nicht überquerte. Stattdessen ist es ruhig geworden. Verhandlungen laufen, nach außen dringt wenig.

Im Fahrerlager der Formel 1 erzählt man sich, dass Audi noch immer an McLaren baggere. Allerdings gäbe es für die Briten wenig Gründe, zu verkaufen. Mit dem Einstieg der US-Sport-Investment-Gruppe MSP Sports Capital (33 Prozent bis Ende 2022) ist frisches Kapital geflossen. Der Deal, der Ende 2020 bekannt gemacht wurde, taxierte McLaren Racing damals auf 560 Millionen Pfund.

Je mehr die Formel 1 wächst, je stärker sie boomt, desto wertvoller werden die Teams. Dank der Arbeit von Liberty gewinnt die Königsklasse viele Zuschauer, vor allem ein jüngeres Publikum über die sozialen Medien und Netflix. In so einem Umfeld, mit dem Budgetdeckel als Kostengrenze und als Mitglied im exklusiven Club könnte ein Team wie McLaren in Zukunft mehr als eine Milliarde wert sein. Noch was: Audi will ab 2026 ausschließlich neue E-Autos bauen: Da stellt einer im Fahrerlager die Frage: Passt diese Ausrichtung zur Hybrid-Formel 1? Porsche hat dagegen den synthetischen Kraftstoff für seine Sportwagen auf dem Schirm.

Es gibt Stimmen, die meinen, VW habe mit den Tochtermarken den perfekten Zeitpunkt für einen Einstieg bereits verpasst. Um ein oder sogar zwei Jahre, wenn man die wahrscheinliche Wertsteigerung der einzelnen Teams betrachtet. 2020 hätte man sich bestimmt leichter getan, mit McLaren ins Geschäft zu kommen. Oder mit dem zweiten englischen Traditionsrennstall Williams. Beide waren damals wegen Corona knapp bei Kasse.

Zeitdruck nimmt zu

Die schnelle Entscheidung, die Formel 1 als Marketing-Plattform und womöglich als Geldgewinnungsmaschine zu nutzen, hat der VW-Konzern nicht getroffen. Dafür sind die Strukturen vielleicht einfach zu starr. Ein großer Hersteller kennt kein schlankes Management mit kurzen Entscheidungswegen. Insider erklären, es müsse bei Volkswagen jeder Vorgang durch viele Gremien laufen. Das dauert, weil damit immer Diskussionen verbunden sind. Alles müsse für Vorstand und Aufsichtsrat bis auf den letzten Cent kalkuliert sein. Deshalb prophezeite ein Kenner bereits im Januar, dass sich die Entscheidung noch Monate hinziehen könnte. Der Vorteil eines großen Herstellers: Wenn es dann endlich mal grünes Licht gibt für ein Projekt, werden alle Mittel für den Erfolg aufgebracht.

Ein Team, das im Zusammenhang mit einem möglichen VW-Einstieg in die Formel 1 immer wieder genannt wird, ist Williams. Der Rennstall ist seit 2020 in Besitz der privaten US-Investmentfirma Dorilton Capital. Aus Williams-Kreisen ist zu hören, dass man zu Gesprächen in alle Richtungen bereit sei. Klar, Dorilton würde sich gute Angebote sicher anhören. Druck hat man keinen. Und im VW-Konzern müsse für ernste Verhandlungen auch erst eine Entscheidung stehen. Allzu lange sollte man nicht zögern. „Im ersten Halbjahr sollten sie es schon wissen. Ein Motor muss ja entwickelt und gebaut werden. Ende 2024 sollte man damit auf den Prüfstand. Es ist schon sportlich, eine Infrastruktur für die Formel 1 innerhalb dieser Zeit aufzubauen.“ Für die Porsche AG prüft VW gerade einen Börsengang. Da fragt man sich, ob zuvor überhaupt eine Entscheidung kommen kann.

Red Bull und Porsche: Das wäre eine Traumkombination. Gespräche gäbe es immer wieder, aber aktuell wolle man sich voll auf das 2022er-Auto konzentrieren, wiegelt Red Bull ab. Und auf den Aufbau der eigenen Motorenabteilung. Über 200 Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen hat Red Bull Powertrains bereits eingestellt. Die Zielmarke sind rund 250. Für die Produktion des eigenen Motors ab 2026 müsste man weiteres Personal anheuern.

Porsche nur als Branding?

Ein Zusammenschluss wäre für Porsche aus Kosten- und Effizienzgründen sicher attraktiv. Red Bull hat bereits sechs Prüfstände von der Grazer AVL erworben. Dazu kommen Einzylinder-Einrichtungen. Noch 2022 soll ein erster Motor in Milton Keynes auf den Prüfstand. Die Werkzeuge müssen kalibriert werden. Den V6-Turbo für die Saison rührt Red Bull nicht an. Den kauft man weiter bei Honda in Japan ein. Das verschafft den Ingenieuren Freiraum, sich voll dem neuen Projekt zu widmen. So hofft Red Bull, 2026 als neuer Hersteller eingestuft zu werden, um mehr Budget und Prüfstandsläufe eingeräumt zu bekommen. Die Konkurrenz sieht das argwöhnisch.

Red Bull nimmt die Entwicklung von Auto und Motor selbst in die Hand. Man macht sich unabhängig. Daran könnte Milton Keynes Gefallen finden. Es gibt nicht wenige, die deshalb glauben, ein Zusammenschluss mit Porsche laufe eher auf eine Art Sponsoring heraus. Mit zusätzlichem Fluss von Know-how. ■



WILHELM

McLaren ist seit 2020 wieder mit Mercedes-Motoren unterwegs



WILHELM

Abmachung mit Honda: Red Bull konzentriert sich auf den 2026er-Motor

Formel 1

Haas entlässt Mazepin

Das Haas-Team hat offiziell bestätigt, dass man ab sofort ohne Uralkali und Nikita Mazepin plant. Beide Verträge wurden vorzeitig aufgelöst.

Von: **Tobias Grüner**

Eigentlich war es mit dem Einmarsch Russlands in die Ukraine schon klar, dass die Tage von Nikita Mazepin in der Formel 1 gezählt sind. Doch vor der Auflösung des Vertrages mit dem russischen Fahrer und seiner heimischen Geldgeber gab es noch einige rechtliche Fragen zu klären. Erst am vergangenen Samstag konnte der Rennstall die Trennung offiziell verkünden.

Zuvor hatte die FIA mitgeteilt, dass russische Fahrer zwar weiter unter neutraler Flagge antreten dürfen, allerdings nur, wenn sie ein Bekenntnis zu den Werten der FIA unterschreiben. Das stellte für Mazepin angeblich kein Problem dar: „Ich bin sehr enttäuscht, dass mein Vertrag aufgelöst wurde. Ich war bereit, alle Bedingungen der FIA zu akzeptieren, um weiter in der Formel 1 zu bleiben. Das wurde leider komplett ignoriert." Haas hätte eine Weiterbeschäftigung aber viel Kritik und Probleme eingebracht. Der britische Motorsportverband hatte russische Fahrer schon von heimischen Events ausgeschlossen. Ein Start in Silverstone war damit unmöglich. Es ist wahrscheinlich, dass noch weitere Länder folgen werden. ■



Noch ist unklar, wer das freie Mazepin-Cockpit bei Haas bekommen wird

Formel 1

Verstappen gesichert

Red Bull hat den Vertrag mit Max Verstappen vorzeitig verlängert. Der Weltmeister wurde bis Ende der Saison 2028 an den Rennstall gebunden.

Von: **Tobias Grüner**

Red Bull hat seine Ankündigung wahr gemacht: Nur drei Monate nach dem Titelgewinn ist der angepeilte langfristige Vertrag mit Max Verstappen unter Dach und Fach. Das neue Abkommen geht gleich über sechs Jahre bis zum Ende der Saison 2028. Mit so einer langen Laufzeit hatte wohl kaum ein Experte gerechnet. Der Deal ragt damit sogar über den Wechsel auf die nächste Motorengeneration hinaus, deren Einführung für die Saison 2026 vorgesehen ist. Die Unterschrift ist für Verstappen also nicht ohne Risiko. Einen so langen Vertrag hat zuvor noch kein anderer Pilot in der Königsklasse unterschrieben.

Der alte Vertrag wäre Ende der Saison 2023 ausgelaufen, doch bei Red Bull wollte man nicht länger warten. Verstappen wird sich die Unterschrift sicher mit einem ordentlichen Gehaltsaufschlag bezahlt haben lassen. In der britischen Presse kursieren Summen jenseits der 40-Millionen-Euro-Marke. Das würde Verstappen mit Lewis Hamilton auf eine Ebene stellen. Er wäre damit der bestbezahlte holländische Sportler aller Zeiten. Red Bull kann sich das Mega-Gehalt locker leisten. Durch das Budget-Cap sind die Entwicklungskosten zuletzt deutlich gesunken. Die Fahrergagen zählen nicht zu dem limitierten Ausgaben. Dazu hat Red Bull mit Oracle und ByBit gerade erst zwei zahlungskräftige Sponsoren gefunden. „Mir macht es viel Spaß, bei Red Bull zu fahren. Es war für mich eine einfache Entscheidung, bis 2028 zu bleiben. Ich liebe dieses Team", kommentierte Verstappen den neuen Deal. ■



Die Verstappen-Ära bei Red Bull dauert länger als die Schumi-Ära bei Ferrari

NACHRICHTEN

KRACK STELLT SICH VOR
Seit dem 1. März darf der ehemalige BMW-Sportchef Mike Krack seine neue Position als Aston-Martin-Teamchef ausüben. Der Luxemburger hofft, dass Sebastian Vettel auch nach der Saison 2022 an Bord bleibt: „Als vierfacher Weltmeister ist er natürlich nicht mit achten oder elften Plätzen zufrieden. Es liegt an uns, ihm ein gutes Auto zu geben und ihn vom Potenzial des Projekts zu überzeugen."

AUS FÜR RUSSLAND
Die F1-Bosse haben den Vertrag mit den Veranstaltern in Sotschi offiziell gekündigt. Damit ist auch der geplante Umzug des Rennens nach St. Petersburg in den kommenden Jahren vom Tisch. Als Ersatz für den Russland-GP 2022 werden Portugal und Malaysia aktuell die besten Chancen eingeräumt.

NEUER FANGZAUN
Die Schweizer Firma Geobrugg hat einen neuen Fangzaun entwickelt, der größere Abstände zwischen den einzelnen Pfosten erlaubt. Das erhöht die Sicherheit für die Fahrer und gibt Zuschauern bessere Sicht auf das Geschehen. Der neue Fangzaun bekam nun die Homologation der FIA für Rennstrecken nach Grad-1-Lizenzierung.

HADJAR TOPPT F3-TEST
Red-Bull-Junior Isack Hadjar war der schnellste Mann beim Formel-3-Test in Bahrain. Der französische Hitech-Pilot setzte gleich zwei Tagesbestzeiten auf der Grand-Prix-Strecke in Sakhir. Der Schweizer Rookie Grégoire Saucy lieferte im ART-Renner einen starken dritten Platz ab.

NEUE NETFLIX-DOKU
Ab 11. März ist die neueste Staffel der F1-Dokumentation „Drive to Survive" auf Netflix abrufbar. Es sollen ganz neue Bilder vom Geschehen hinter den Kulissen des spannenden WM-Duells Verstappen vs. Hamilton gezeigt werden.


REIF FÜR DIE SAISON
Raus aus dem Winterschlaf, rauf auf die Straße!
Passend zum Saisonstart haben wir den großen MOTORRAD-Reifentest im Heft. Zudem geht nicht nur die brandaktuelle Triumph Speed Triple 1200 RR in den Top Test, sondern muss auch der Shooting-Star Triumph Tiger 660 gegen die Kawasaki Versys 650 und Yamaha Tracer 7 GT zeigen, was sie im Vergleich zur Konkurrenz draufhat. Dazu gibt es Neuheiten, weitere Tests, Touren-Tipps, Hintergrund-Reportagen und vieles mehr.
Bist du bereit für die Saison?
Jetzt im Handel! Oder direkt hier bestellen:
www.motorradonline.de/ausgaben
Tel.: 0781 6396659
E-Mail: motorrad@burdadirect.de
MOTORRAD
150 SEITEN SAISONSTART-AUSGABE
Pass-Porträt Silvretta-Hochalpenstraße
KAWASAKI Versys 650
neu TRIUMPH Tiger Sport 660
YAMAHA Tracer 7 GT
Vergleichstest
CROSSOVER-BIKES
REIFENTEST
Mit Nassgrip und Verschleiß
TOP-TEST



Alonsos Meisterstück: Er schenkt Ferrari einen Sieg, den das Auto nicht verdient

WILHELM

GP Malaysia 2012

Der unmögliche Sieg

Der Ferrari F2012 war in der Frühphase der Saison 2012 nur Durchschnitt. Doch der Regen half dem Auto auf die Sprünge, weil er dessen Defizite kaschierte. Fernando Alonso nutzte die Gunst der Stunde und schlug Sensationsmann Sergio Pérez.

Von: **Michael Schmidt**

Nach dem Saisonauftakt in Melbourne standen die Favoriten fest. Der Sieger des zweiten Rennens würde entweder in einem Red Bull oder einem McLaren sitzen. Die Startaufstellung untermauerte die Prognose. Die McLaren-Piloten Lewis Hamilton und Jenson Button standen in der ersten Reihe, Mark Webber und Sebastian Vettel in ihren Red Bull in der zweiten und dritten. Mittendrin nur Michael Schumacher im Mercedes, dem man aber wenig Chancen einräumte.

Bei Ferrari war eher Schadensbegrenzung angesagt. Fernando Alonso durfte schon froh sein, dass er als Achter mit 1,5 Sekunden Rückstand auf die Pole-Position den Sprung in das Top-10-Finale der Qualifikation geschafft hatte. An einen Sieg verschwendete der Spanier keinen Gedanken. Bis am Sonntag der große Regen kam.

Abbruch nach acht Runden

Der Ferrari F2012 kam nur schwer aus den Startlöchern. Er war schnell in den Kurven, aber langsam auf den Geraden. Im Regen präsentierte sich das wenig elegante Auto wie verwandelt. Da störte der ineffiziente Abtrieb nicht. Im Gegenteil: Er kehrte sich in einen Vorteil um. Beim Abbruch nach acht Runden war Alonso hinter Hamilton, Button, Perez und Webber schon Fünfter.

Der Regen, der in der zweiten Runde eingesetzt hatte, war zum Wolkenbruch angewachsen. Sieben Runden nach dem Neustart ging Alonso an Hamilton vorbei in Führung. Danach hatte er nur noch einen Gegner, der genauso sensationell aus dem Mittelfeld nach vorne stieß wie Alonso selbst. Sergio Pérez hatte den ersten Sieg für Sauber auf dem Fuß. Nach 39 Runden hing der Mexikaner auf abtrocknender Piste Alonso im Getriebe. Dann verschaffte das bessere Boxenstopp-Timing dem Ferrari-Piloten wieder etwas Luft. Neun Runden später hatte sich Pérez wieder im Heck des Ferrari festgebissen. Den Rivalen vor Augen warf er den Sieg in Kurve 14 weg. Pérez verbremste sich und verlor 5,3 Sekunden auf seinen Gegner.

Dieses Geschenk ließ sich Alonso nicht mehr nehmen. Er ging 2,2 Sekunden vor dem Sauber über die Ziellinie. Peter Sauber freute sich trotzdem und verwehrte sich gegen den Verdacht, er habe seinem Motorenpartner Ferrari einen Sieg geschenkt: „Wir haben Sergio gesagt, dass er ans Team denken soll. Lieber ein sicherer zweiter Platz als ein Crash. Maldonado hat in Melbourne gezeigt, wie man es nicht macht.“ Der Williams-Pilot war in Austra-

ZAHL DES RENNENS

51

Minuten dauerte die Pause vom Abbruch bis zum Re-Start in Runde 9. Weil die Standzeit mitzählt, sank der Schnitt des Siegers auf 112,969 km/h.

lien in guter Position im Übermut von der Strecke geflogen.

Alonsos Sieg verschaffte den Ferrari-Ingenieuren drei Wochen Luft. Sie kannten die Defizite ihres F2012, aber nicht deren Ursache. Dem Auto mangelte es an Topspeed und Traktion. Der Sauber C31 dagegen war unter allen Bedingungen schnell. Technikchef Matt Morris erklärte das Wunder: „Wir hatten 2011 keinen angeblasenen Diffusor und nach dessen Verbot weniger zu verlieren als unsere Gegner.“ Perez katapultierte sich zum neuen Star. Die italienische Presse forderte Ferrari auf, Felipe Massa gegen den Sensations-Zweiten zu tauschen. Massa enttäuschte auf Platz 15.

Vettel gegen Karthikeyan

Die Favoriten fuhren geschlagen nach Hause. Lewis Hamilton ging es mit 13 Führungsrunden und dem dritten Platz noch am besten. Mark Webber wiederholte seinen vierten Platz von Australien. Melbourne-Sieger Jenson Button und Sebastian Vettel warf eine Begegnung mit Narain Karthikeyan aus den Punkterängen.

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Team	Runden	Zeit
1.	Fernando Alonso	Ferrari	56 Runden	2:44.51,812 h = 112,969 km/h
2.	Sergio Pérez	Sauber-Ferrari	56 Runden	+ 2,263 s
3.	Lewis Hamilton	McLaren-Mercedes	56 Runden	+ 14,591 s
4.	Mark Webber	Red Bull-Renault	56 Runden	+ 17,688 s
5.	Kimi Räikkönen	Lotus-Renault	56 Runden	+ 29,456 s
6.	Bruno Senna	Williams-Renault	56 Runden	+ 37,667 s
7.	Paul di Resta	Force India-Mercedes	56 Runden	+ 44,412 s
8.	Jean-Eric Vergne	ToroRosso-Ferrari	56 Runden	+ 46,985 s
9.	Nico Hülkenberg	Force India-Mercedes	56 Runden	+ 47,892 s
10.	Michael Schumacher	Mercedes	56 Runden	+ 49,996 s

Schnellste Runde: Kimi Räikkönen, Lotus-Renault, 1.40,722 min = 198,118 km/h

DAS RENNEN

GP Malaysia, 25. März 2012, Sepang

Wetter:	27°C, Regen, bedeckt
Distanz:	56 Runden à 5,543 km = 310,408 Kilometer
Nennungen:	24
Gestartet:	24
Gewertet:	22
Führungswechsel:	4
Pole-Position:	Lewis Hamilton (McLaren-Mercedes) 1.36,219 min = 207,389 km/h

Der McLaren-Pilot nahm die Schuld auf sich. Er dachte, der HRT-Pilot stünde zum Überrunden an und würde bereitwillig Platz machen. Tatsächlich aber ging es nach dem Neustart um Platz 10, weil HRT seine Piloten sofort auf Regenreifen ins Rennen geschickt hatte, wodurch sie sich einen Reifenwechsel sparten. Button fuhr sich den Frontflügel krumm und musste insgesamt fünf Mal an die Box. Die Reifen wollten nicht auf Temperatur kommen.

Sebastian Vettel lieferte sich mit Karthikeyan ein Wortgefecht, nachdem ihm der HRT-Pilot den linken Hinterreifen aufgeschlitzt hatte. Red Bulls Champion war beim Überrunden ein bisschen zu früh wieder eingeschert. Der Boxenstopp kostete Vettel acht Positionen. Er schimpfte den Inder einen Idioten. Karthikeyan gab missmutig zurück: „Sehr enttäuschend, der Herr Weltmeister.“

Für Mercedes endete auch das zweite Rennen mit einer Enttäuschung. Wieder sah es im Training nach mehr aus. Michael Schumacher startete von Platz 3, doch er kam nur als Zehnter ins Ziel. Nico Rosberg rutschte bis auf den 13.Platz ab. Wieder gab es Reifenprobleme. Wurden die Pirellis in Melbourne noch zu heiß, passierte in Sepang genau das Gegenteil: Sie kamen nicht auf Temperatur. „Wir haben mit dem Setup in die andere Richtung überreagiert“, bedauerte Teamchef Ross Brawn. ■


REINHARD

Auf dem Vormarsch: Alonso überholt Vergne, der später Achter wird


REINHARD

Warten auf besseres Wetter: Der Regen erzwingt 51 Minuten Pause


REINHARD

Aus dem Nichts: Pérez steht bis zu seinem Fehler vor dem ersten GP-Sieg



REINHARD

Dreikampf im Verfolgerfeld: Alonso zwischen Webber und Vettel

Liam Lawson drehte die schnellste Runde der Woche an Tag 2 unter Flutlicht

Lawson macht die Pace

RED BULL

Red-Bull-Junior Liam Lawson drehte bei den Formel-2-Testfahrten in Bahrain die schnellste Runde. Die Probefahrten mussten wegen eines Sandsturms vorzeitig abgebrochen werden.

Von: **Tobias Grüner**

Eine Woche nach der Königsklasse hat sich auch die zweite Liga des Formelsports aus dem Winterschlaf zurückgemeldet. Auf dem Bahrain International Circuit in Sakhir standen gleich drei Testtage auf dem Programm, die jeweils in zwei zweieinhalbstündige Sitzungen unterteilt waren – eine bei Tageslicht am Vormittag und eine unter Flutlicht am späten Nachmittag. An gleicher Stelle steht dann am dritten März-Wochenende auch der Saisonstart mit den beiden Auftaktrennen auf dem Programm.

Die Fans konnten bei den Probefahrten einen ersten Blick auf die neue personelle Aufstellung in der Formel 2 werfen. Zehn der 22 Piloten sind zum ersten Mal in der Nachwuchsklasse dabei. Zehn der elf Teams setzen auf die Mischung aus einem Rookie und einem etablierten Piloten. Nur die Mannschaft von Hitech hat mit Jüri Vips und Marcus Armstrong zwei Fahrer an Bord, die sich in der Formel 2 schon auskennen. Vorjahresmeister Oscar Piastri musste die Serie verlassen. Der Australier darf nun als Alpine-Ersatzpilot erste Formel-1-Luft schnuppern. Mit der holländischen Truppe Van Amersfoort Racing präsentierte sich nun ein ganz neuer Rennstall zum ersten Mal auf der Formel-2-Bühne.

Action durch RB-Junioren

Am ersten Testtag sorgte Jüri Vips unfreiwillig für Aufmerksamkeit. Der Red-Bull-Junior aus Estland musste seinen Rennwagen in der Früh gleich zweimal auf der Strecke abstellen. Am Nachmittag sorgte der 21-Jährige dann noch für eine weitere Unterbrechung. So standen für Vips am Ende nur 20 Runden in der Statistik. Auch der Campos von Olli Caldwell und der Charouz von Rookie Cem Bölükbasi kamen je einmal unplanmäßig zum Stopp. Nachdem sich die Strecke in der Früh noch sehr sandig präsentierte, kamen die Testfahrten nach dem Sonnenuntergang richtig in Schwung. Bei kühleren Temperaturen setzte Prema-Pilot Jehan Daruvala in 1.42,074 Minuten die erste Tagesbestzeit. Das indische Red-Bull-Talent war eine halbe Sekunde schneller als der Rest des Feldes. Beinahe hätte Formel-3-Champion Dennis Hauger für eine Prema-Doppelführung gesorgt. Der Norweger verpasste die zweitbeste Zeit von Calan Williams bei seinem Debüt um zwölf Tausendstel.

Am zweiten Testtag produzierte Marcus Armstrong den ersten Crash der Testwoche. Der Hitech-Pilot war am Nachmittag in Kurve 8 in die Bande gekracht. In der Früh hatte es zuvor drei Unterbrechungen gegeben. Amaury Cordeel war mit seinem Van-Amersfoort-Renner zweimal ausgerollt. Einmal streikte der Dams von Ayumu Iwasa. Nach vielen Longruns in der Frühsession standen am Nachmittag dann vielerorts Quali-Simulationen auf dem Programm. Dabei drehte Liam Lawson am Ende in 1.41,623 Minuten die schnellste Runde der Woche. Der Schweizer Ralph Boschung (Campos) und Sauber-Junior Théo Pourchaire (ART) landeten zeitgleich dahinter auf den Plätzen 2 und 3. Beiden fehlten aber schon satte 0,473 Sekunden auf die Spitzenmarke.

Eigentlich wollten alle 22 Piloten beim großen Finale am Freitag noch einmal nachlegen. Doch nach den Longruns in der Mittagshitze wurde am Abend dann leider nichts aus den geplanten schnellen Runden unter Flutlicht. Ein Sandsturm war über Sakhir gefegt und ließ weitere Testrunden nicht zu. Alle Teams mussten ihre Zelte vorzeitig abbrechen. Erst am 18. März geht es für den Formel-2-Zirkus an gleicher Stelle mit dem Auftakttraining zum ersten Rennwochenende weiter. ■



FORMULA MOTORSPORT LIMITED

Hitech muss ohne Uralkali-Sponsorlogos antreten. Jüri Vips kämpfte am ersten Testtag zudem noch mit der Technik

INDYCAR

Problematische Lieferketten für Hybrid-Komponenten verzögern die neuen Motoren um ein Jahr

Dilemma durch Hybrid

Aufgrund von Lieferengpässen muss die IndyCar die Einführung der neuen 2,4-Liter-V6-Hybrid-Motoren auf 2024 verschieben. Das zusätzliche Pausenjahr bringt Risiken, aber auch Chancen für die boomende Formel-Serie.

Von: **Philipp Körner**

Schnell, laut und authentisch – so bewarb IndyCar-Boss Jay Frye bis zuletzt die neue Motoren-Generation, die nach zwei Verschiebungen 2023 endlich ihr Debüt feiern sollte. Doch der ambitionierte Plan des findigen Managers wurde in den letzten Monaten von akuten Lieferketten-Problemen immer stärker torpediert. Nun sahen sich seine Serie und ihre Motorenpartner Chevrolet und Honda wegen fehlender Hybrid-Komponenten dazu gezwungen, den Einstand um zwölf Monate auf das Jahr 2024 zu verschieben.

Für alle Beteiligten kommt die unausweichliche Entscheidung einer schmerzhaften Niederlage gleich. Sowohl Chevy als auch Honda lassen den konventionellen 2,4-Liter-V6 schon rund ein Jahr auf ihren Prüfständen laufen – wären dementsprechend also rechtzeitig fertig gewesen, um in die viel beworbene elektrische Zukunft der Traditionsmeisterschaft zu starten. Gleiches gilt für die IndyCar selbst, deren Technik-Paket aus DW12-Chassis und 2,2-Liter-V6 mittlerweile über zehn Jahre alt ist. Wechselnde Aeropakete konnten diese Stagnation zwar zumindest optisch gut vertuschen, aber im Paddock witzelt man: Mit den aktuellen Autos könne man bald parallel bei Oldtimer-Rennen antreten. Eine undankbare PR-Botschaft angesichts der beliebten NASCAR-Next-Gen und der kommenden LMDh-Autos der IMSA.

Während ein Ende des Motoren-Dilemmas wenigstens absehbar bleibt und der Aufschub womöglich ein kurzfristiges Fenster für einen dritten Hersteller wie Toyota schaffen könnte, wurden die Kopfschmerzen hinsichtlich des neuen Chassis durch die Entscheidung größer. Schon vor der Ankündigung hieß es aus Fahrerkreisen, dass die Gewichtszunahme bei einer Kombination aus dem alten Chassis und den neuen Motoren zu groß sei. Laut Schätzungen könnte ein vollgetankter Hybrid-DW12 samt Fahrer über 900 Kilogramm wiegen. Allein die elektrische Unterstützung steuert über 50 Extra-Kilogramm bei. Der 2020 eingeführte Aeroscreen ist für zusätzliche 27 Kilogramm verantwortlich. Laut der Test-Piloten (Ballast statt Hybrid) würden die eh herausfordernden Autos so noch mehr Kraft von den Fahrern abverlangen – ein potenzielles Sicherheitsrisiko.

Der Plan der Serie, die neuen Motoren und das neue Chassis getrennt voneinander einzuführen, könnte somit stark unter Druck geraten. Selbst aus den auf Kostensenkungen bedachten Teamkreisen wurde kürzlich die Forderung lauter, die beiden Änderungen gleichzeitig einzuführen. Die finanzielle Zusatz-Belastung könnte in diesem Fall über flexiblere Finanzierungs-Modelle abgefedert werden. Eines ist für die Akteure besonders wichtig: Das Wachstum und die Modernisierung der IndyCar müssen so schnell wie möglich auch in der Technik zu erkennen sein.

Kirkwood Schnellster

Während es von der Auto-Zukunft somit wenig Erbauliches zu berichten gibt, lieferte immerhin die fahrerische Zukunft positive Schlagzeilen in der vergangenen Woche: Alle (Oval-)Rookies absolvierten als Vorbereitung für den Texas-Lauf am 20. März erfolgreiche Trainingsrunden auf dem 1,5-Meilen-Kurs. Ebenfalls vor Ort war Romain Grosjean (Andretti Autosport), der schon vorher die nötigen Tests absolviert hatte, aber trotzdem Runden sammeln wollte.

Schnellster Fahrer der neunstündigen Probe war der Foyt-Junior Kyle Kirkwood, der in St. Petersburg mit einer guten Qualifikation überrascht hatte, aber dann im Rennen Opfer seiner Drei-Stopp-Strategie wurde. David Malukas (Dale Coyne Racing) absolvierte mit 210 Umläufen die größte Distanz. Aus europäischer Sicht sind außerdem der Brite Callum Ilott (Juncos Hollinger Racing) und der Däne Christian Lundgaard (Rahal Letterman Lanigan Racing) zu erwähnen, die in Texas ihre allerersten Oval-Erfahrungen gesammelt haben. Für beide ist es eine wichtige Vorbereitung auf die langen Qualifikationstage in Indy. ■



INDYCAR

Foyt-Fahrer Kyle Kirkwood war der Schnellste beim Rookie-Test in Texas

INDYCARS

Im Mai 2021 gelingt Hélio Castroneves der vierte Sieg beim Indy-500-Rennen

INDYCARS

Hélio Castroneves eilt trotz seines strammen Alters von 46 Jahren von Erfolg zu Erfolg: 2021 holte er seinen vierten Indy-500-Sieg, im Januar gelang ihm der zweite Triumph beim 24h-Rennen in Daytona.

Von: **A. Cotton; M. Schurig**

Sie dürften nach dem Sieg beim 24h-Rennen in Daytona und dem vierten Indy-500-Triumph im letzten Jahr positiv in die neue Saison blicken, oder etwa nicht?
Ich bin aus vielen unterschiedlichen Gründen sehr positiv gestimmt. Nach dem IndyCar-Saisonvortest in Sebring wurde mir klar, dass wir eine gute Abstimmung für die neue Saison gefunden haben, zumal das Reglement uns mehr Freiheiten gibt, um das Auto für die Ovalrennen zu verbessern. Wir hatten ja schon im letzten Jahr in Indianapolis fast das perfekte Setup gefunden, das heißt, wir können uns nun noch einmal verbessern. Und genau aus diesem Grund blicke ich mit Vorfreude auf das Indy-500-Rennen.

Sie holten in Indianapolis Ihren vierten Sieg – was gibt es da noch zu verbessern?
Simpel gesagt waren die Ganassi-Autos im letzten Jahr 2,5 km/h schneller beim Topspeed. Gewonnen haben wir deshalb, weil unser Paket besser war. Mit den neuen Freiheiten beim Setup haben wir nun die Chance, den Topspeed-Malus zu egalisieren und einen weiteren Schritt nach vorne zu machen. Deshalb bin ich wirklich aufgeregt und positiv gestimmt, besonders mit Blick auf das Indy 500.

Es wurde kolportiert, Sie wären 2021 deshalb so glücklich



Hélio Castroneves

Geburtstag: 10. Mai 1975
Geburtsort: São Paulo, Brasilien

KARRIERE
2002, 2008, 2013, 2014 IndyCar-Vizemeister
2001, 2002, 2009, 2021 Indy-500-Sieger
2020 IMSA DPI-Meister

„Junge Piloten beißen sich oft an einer Lösung fest“

über den Indy-Sieg gewesen, weil Sie Ihren Ex-Teamchef Penske geschlagen haben …
Nein, darüber habe ich keine Sekunde nachgedacht. Auch deshalb nicht, weil ich ohne die Zeit bei Penske Racing nie in der Lage gewesen wäre, 2022 zu siegen. Ich habe bei Penske in all den Jahren so viel gelernt. Und das konnte ich 2022 ausspielen und in einen Sieg ummünzen. Penske hat mich aufgezogen wie seinen eigenen Sohn, nur deshalb bin ich heute, was ich bin. Für diese „Aufzucht“ bin ich ihm ewig dankbar. Unser Verhältnis ist übrigens heute besser als in den 21 Jahren, wo ich für ihn fuhr. Früher war ich sein Angestellter, heute bin ich sein Freund und sein Geschäftspartner, denn wir betreiben gemeinsam einige Auto-Dealerships in den USA. Ich bin sehr stolz auf diese Freundschaft, und deshalb habe ich den Indy-500-Sieg im letzten Jahr niemals als eine Art Revanche gesehen. Das ist Unsinn.

Sie fahren 2022 zum ersten Mal seit fünf Jahren wieder eine volle IndyCar-Saison, dazu starten Sie bei einigen IMSA-Rennen. Eine schöne Kombination?
Mein Traum ist es, weiter in einer Position zu sein, wo ich Langstreckenrennen und Formelsport auf höchstem Niveau kombinieren kann – und genau das ist 2022 der Fall, also bin ich happy!

Hat man im Alter von 46 Jahren noch sportliche Ziele?
Aber natürlich, ich sehe 2022 nicht als Gnadenbrot! Ich will meinen fünften Sieg beim Indy 500 holen, das ist sicher das größte Ziel. Und wenn man das Indy 500 gewinnt, dann ist man wegen der doppelten Punkte sicher auch ein Titelkandidat. Dann würde ich perspektivisch gerne in Le Mans antreten, vielleicht ergibt sich diese Chance ja in Zukunft durch die Kombination Meyer Shank Racing und Acura. Außerdem will ich schon mein ganzes Leben lang in der Nascar-Serie beim Daytona 500 an den Start gehen! Leider hat das bis heute nie geklappt, aber ich gebe die Hoffnung nicht auf!

Es gibt bei der Technik-Erneuerung der IndyCars ein Wartespiel wegen Verzögerungen bei den Lieferketten …
Das betrifft aber nicht nur die IndyCar-Serie. Porsche hat zwar die Testarbeit mit dem LMDh-Auto aufgenommen, aber angeblich fahren sie ohne Hybrid, weil Teile fehlen. Bei Acura ist der LMDh-Motor auch noch nicht startklar, und bei den IndyCars wurde jetzt die Einführung des Hybridsystems auf 2024 verschoben, womit die wahre Testarbeit erst ab Juli 2022 beginnen kann. Will sagen: Es gibt Verzögerungen bei allen Programmen.

> „Ich habe Michael Shank nur angeschaut und gesagt: Ich glaube, wir haben unseren vierten Fahrer für das 24h-Rennen in Daytona gefunden.“
>
> Hélio Castroneves

Auf Ihrer Sieg-Wunschliste stand lange das 24h-Rennen in Daytona. Jetzt konnten Sie dort zwei Mal in Folge gewinnen und waren laut Teamchef Michael Shank ein zentraler Faktor für den Erfolg. Wieso?
Die Frage hat man mir jetzt schon ein paar Mal gestellt, und ich bin immer wieder erstaunt darüber! Denn offenbar haben alle Leute vergessen, dass ich den Acura-DPI drei Jahre lang als Werksfahrer im Team Penske in der IMSA-Serie gefahren bin und dabei übrigens auch den Meistertitel geholt habe. Das bedeutet, ich verfüge über sehr viel Erfahrung und sehr viel Wissen – und das ist eigentlich keine Überraschung.

Sie wurden von Ihren Teamkollegen aber extra gelobt …
Das freut mich natürlich. Die Konstellation bei Meyer Shank Racing war natürlich völlig anders als bei Penske: Das Team wurde für die zweite Saison mit Acura neu aufgestellt, und die vier Fahrer wollten sich in Daytona alle mit Ideen einbringen. Ich hatte natürlich die meiste Erfahrung mit dem Auto, und ich hatte einen Plan, aber dafür musste ich zuerst meine Teamkollegen überzeugen. Es ist immer schwer, die Teamkollegen im Langstreckensport von etwas zu überzeugen, denn die haben immer ihre eigene Meinung. Also ist das immer ein bisschen schwierig!

Aber Sie hatten ja auch im Vorjahr schon in Daytona gewonnen, das sollte ein gutes Argument sein, oder?
Das war in der Tat das zentrale Argument, denn ich wusste, dass wir siegfähig sind, wenn wir vor dem Rennen die richtigen Entscheidungen treffen. Natürlich hatten alle Teamkollegen großartige Ideen, und einen Teil davon haben wir beim Roar-Test ausprobiert. Aber am Ende hat das alles nicht funktioniert. Wir hatten sogar ein wenig Glück, dass es in der Rennwoche geregnet hat, denn das verhinderte, dass wir weitere Ideen ausprobieren konnten. Stattdessen fokussierten wir uns auf den Masterplan …

War das schon ein größerer Kampf um die Richtung?
Natürlich war das auch ein Kampf, denn wir hatten vier vorzügliche Rennfahrer mit unterschiedlich viel Erfahrung. Jeder Rennfahrer hat seinen eigenen Kopf, auch im Langstreckensport, und jeder versucht, seine Ideen umzusetzen. Glücklicherweise hatten wir bei Meyer Shank Racing einen sehr guten Renningenieur, der hat sich alle Vorschläge und Ideen angehört und dann die plausiblen und logischen herausgefiltert. Das war ein Schlüssel für den Sieg.

War das Driver-Lineup am Ende auch ein Schlüssel für den Erfolg?
Das wäre exakt mein nächster Satz gewesen. Ich kann Teamchef Michael Shank nicht genug für seine Fahrerwahl in Daytona loben, er hat alles richtig gemacht! Wir hatten mit Oliver Jarvis, mir und Simon Pagenaud drei erfahrene Piloten an Bord und mit Tom Blomqvist einen phänomenal schnellen Youngster – das war die perfekte Mischung.

Dennoch hatten Sie im Vergleich die größte Erfahrung mit dem Acura-DPI, oder?
Das wollte ich als Vorteil ausspielen. Gleichzeitig muss man aber auch auf den Input zum Beispiel der jungen Fahrer hören, das war bei Tom Blomqvist sehr interessant. Erstens kommt er aus Europa, damit hat er prinzipiell einen anderen Background und einen anderen Blick auf die Dinge. Zweitens ist die junge Generation sehr schnell und macht einen super Job im Simulator – aber dort lernen sie, mit den Augen zu fahren, nicht mit dem Hintern. Wir haben das Gefühl und die Erfahrung, und das kombinieren die älteren Piloten zu einem Setup-Konzept.

Daytona ist ein 24h-Rennen, wo sich die Strecke je nach Tages- und Uhrzeit immer wieder ändert …
Ganz genau, aber die jungen Piloten beißen sich oft an einer Lösung fest und vergessen dabei, dass das Auto Tag und Nacht gut sein muss, in der Hitze und der Kälte, im Trockenen und Nassen, bei Seitenwind und Gegenwind. Erfahrung ist halt unbezahlbar.

Blomqvist hat als Junior bei seinem Debüt in Daytona aber einen tollen Job abgeliefert, oder nicht?
Er hat einen unfassbar guten Job gemacht! Er brachte frischen Wind ins Team. Ich habe ihn erst spät bei einem Test in Road Atlanta kennengelernt. Tom hat sich ins Auto gesetzt und war sofort bei der Musik! Ich habe damals nur Teamchef Michael Shank angeschaut und gesagt: „Ich glaube, wir haben unseren vierten Fahrer für Daytona gefunden.“ Und in Daytona war es wieder genauso. Shank hat mit Jarvis und Blomqvist eine tolle Kombination aus Erfahrung und Speed. Die haben aus meiner Sicht 2022 eine gute Chance, den Titel zu holen. ■

Sportwagen-WM (WEC): Update für Toyota Hypercar GR010 Hybrid

Toyota: Neues LMH-Paket

Kurz vor dem Start der neuen WEC-Saison Mitte März in Sebring hat Toyota ein größeres Technik-Update für sein Hypercar GR010 Hybrid bestätigt: Der renovierte Rennwagen startet mit schmaleren Reifen, einer neuen Finne, Optimierungen an der Motorverkleidung sowie größeren Endplatten am Heckflügel.

Von: **A. Cotton; M. Schurig**


TOYOTA

Mit Aero-Retuschen und schmaleren Reifen: Der Toyota GR010 2022

Bereits beim letztjährigen Saisonfinale der Sportwagen-WM in Bahrain gab es erste Indizien, dass Toyota ein Upgrade für den Hypercar-Flitzer GR010 Hybrid in petto hat: Das Werksteam hängte damals eine weitere Woche für Testfahrten nach dem WM-Finale an. Jetzt hat das in Köln beheimatete Werksteam die neuen technischen Spezifikationen bekannt gemacht: Das Update umfasst schmalere Reifen, wie sie auch von den LMDh-Wagen in Amerika verwendet werden sollen. Dazu wurde die Aerodynamik im Heckbereich sowie im oberen Teil des Cockpits deutlich modifiziert: Die Motorverkleidung wurde neu gestaltet, die Heckfinne vergrößert, dazu bekam der Heckflügel größere seitliche Endplatten.

Die Fahrzeuge der neuen Hypercar-Klasse sind normalerweise für einen Zeitraum von fünf Jahre homologiert, was bedeutet, dass ein Hersteller die Spezifikation eigentlich nicht ändern darf. Toyota bekam jedoch eine Ausnahmegenehmigung, der Grund: Es gab mehrere Regeländerungen, die nur aufgrund der Kooperation mit der IMSA-Serie zustande kamen. Doch als diese Änderungen definiert wurden, hatte Toyota die Entwicklung des neuen Hypercars bereits abgeschlossen – deshalb durften die Japaner jetzt noch mal Hand anlegen. Das betrifft übrigens auch die Erhöhung des Grundgewichts der Hypercar-Autos von 980 auf 1040 Kilo.

Hypercar-Hersteller können bei den Reifenbreiten zwischen 310 mm vorne und hinten oder 290 mm vorne und 340 mm hinten wählen. „Wir switchen für 2022 nach den Erfahrungen aus unserer Debütsaison und wegen der Änderungen beim Basisgewicht auf die LMDh-Reifengrößen und versprechen uns so eine Verbesserung der Performance“, erklärte Toyota-Technikdirektor Pascal Vasselon. Die veränderten Reifengrößen machten außerdem Anpassungen bei der Aerodynamik im Heckbereich notwendig.

Neben den genannten Modifikationen wurde auch der 3,5 Liter große V6-Biturbomotor auf die neuen Benzinspezifikationen mit erhöhtem Anteil synthetischer Komponenten von Kraftstoff-Partner Total angepasst. ■

Sportwagen-WM (WEC): Was ist dran an den Hypercar-Gerüchten über Aston Martin?

Das Comeback-Mysterium

Mitte Februar hatte der milliardenschwere Aston-Martin-Teilhaber Lawrence Stroll eine mögliche Rückkehr nach Le Mans angekündigt. Ein leeres Versprechen. Oder steckt womöglich mehr hinter dieser Aussage?

Von: **Marcus Schurig**

War es eventuell ein Versprecher? Oder ein leeres Versprechen? Lawrence Stroll, Miteigentümer von Aston Martin, stellte bei der F1-Präsentation des AMR22 am 10. Februar eine Rückkehr in die Le-Mans-Topklasse Hypercar in Aussicht (siehe MSa 10/2022). Die Frage lautet: Womit will Aston Martin antreten, zumal ein Start 2023 (!) nicht ausgeschlossen wurde? Einen Hinweis gab ein Auto, das bei der F1-Präsentation auf der Bühne stand, für das sich aber niemand interessierte: Dabei handelte es sich um die Trackday-Variante des Valkyrie, genannt AMR Pro. Und auf der Flanke des Flitzers stand: 002. Und Experten wissen: 002 war der Codename für den Hypercar-Rennwagen, den Red-Bull-Designer Adrian Newey für Aston Martin gezeichnet hatte, vor fast drei Jahren. Damals wollte Aston Martin in der Tat nach Le Mans.

Zwar wurde das Projekt gestoppt, witzigerweise ausgerechnet von Lawrence Stroll, der damals mit viel Geld bei Aston Martin als Investor einstieg. Stroll plädierte für den vollen Fokus auf das F1-Engagement – wo ja auch sein Sohn Lance Stroll fährt. Warum ploppt das Thema nun wieder hoch? Das von Adrian Newey gezeichnete Hypercar wurde in eine Trackday-Variante umfirmiert und seit sechs Monaten zusammen mit Technikpartner Multimatic ausgiebig getestet. Extra für dieses Auto wurde das Hypercar-Reglement 2018 geändert. Will sagen: Das Auto ist noch da, es wurde weiterentwickelt und laut Reglement dürfte es sogar mitfahren. Die Beantwortung der Frage, ob es wirklich dazu kommt, ist der knifflige Teil. Unsere Vermutung: Stroll hat die Andeutungen über eine Le-Mans-Rückkehr sicher nicht ohne Sinn und Verstand gemacht. Und Lawrence Stroll ist der starke Mann bei Aston Martin … ■


Codename 002: Der Valkyrie AMR Pro befindet sich in der Testphase

ASTON MARTIN

Motorsport: Der Nürburgring und die Russland-Sanktionen

Keine Änderung am Nürburgring

Aufgrund der Sanktionen gegen russische Oligarchen wegen des Ukraine-Kriegs fragen sich viele, ob das auch Auswirkungen auf den Nürburgring hat. Denn der ist in den Händen des russischen Unternehmers Viktor Charitonin.

Von: **Bianca Leppert**

Könnte der Ukraine-Krieg Einfluss auf den Nürburgring haben? Das beschäftigte in den vergangenen Tagen viele aus dem Fahrerlager. Hintergrund: Der russische Pharma-Unternehmer Viktor Charitonin hält mit seinem Unternehmen NR Holding 99 Prozent am Nürburgring, ein Prozent gehört GetSpeed. Auf Anfrage bei der Betreibergesellschaft, der Nürburgring 1927 GmbH, heißt es: „Aktuell bereiten wir uns auf den Start der Veranstaltungssaison 2022 vor, deren Termine feststehen. In diesen Tagen werden die Bauarbeiten auf unserer Rennstrecke abgeschlossen, damit zum Saisonstart alles bereit ist.“ Inzwischen sind diese fertiggestellt. Ab dem 12. März finden die Touristenfahrten statt, eine Woche später stehen die NLS Test- und Einstellfahrten auf dem Programm.



HRMONITOR.RU

Ein Problem? Der Nürburgring gehört dem Russen Viktor Charitonin

Ein Sprecher weiter: „Als Nürburgring 1927 GmbH & Co. KG sind wir für den wirtschaftlichen und operativen Betrieb, die Verwaltung sowie die Vermarktung der gesamten Infrastruktur des Nürburgrings zuständig. Gemeinsam mit der Besitzergesellschaft der Rennstrecke, deren Mehrheitsgesellschafter ein international tätiger Geschäftsmann und russischer Staatsbürger ist, stehen wir dafür, Menschen aus der ganzen Welt zusammenzubringen – fernab von Herkunft, Hautfarbe, Vorlieben oder Religion.“

Am 23. März soll das Thema im Innenausschuss des Mainzer Landtags diskutiert werden. Die CDU-Opposition will die Landesregierung sowohl zum Flughafen Hahn als auch zum Nürburgring befragen. Es geht um die Abhängigkeit von russischen Investitionen. ■

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

NLS NÜRBURGRING: KEINE EINSCHRÄNKUNG FÜR FANS

Zum Saisonauftakt der Nürburgring Langstrecken-Serie am 26. März sind Fans rund um die Nordschleife und im Fahrerlager wieder ohne Einschränkungen willkommen. Bis auf die Bereiche Brünnchen und Pflanzgarten bleibt das Zuschauen rund um die Strecke kostenlos. In den letzteren zwei Abschnitten behält man die Regelung aus Corona-Zeiten bei, dass der Zutritt 8 Euro inklusive Fahrerlager- und Tribünenzugang kostet. Kinder bis 14 Jahre haben freien Eintritt. Parkplätze kosten 10 Euro, Wohnmobil-Stellplätze gibt es für 35 Euro.

LE MANS NENNLISTE VERTAGT

Der ACO, Ausrichter des 24h-Rennens in Le Mans und der Sportwagen-WM, hat die Veröffentlichung der Nennliste für das wichtigste Sportwagen-Rennen (11. und 12. Juni) ein weiteres Mal verschoben. Offiziell wurden organisatorische Gründe genannt, in Wahrheit sind die Sanktionen gegen Russland wegen des Krieges in der Ukraine der Auslöser. Das Team GDrive tritt unter russischer Nennung an, doch die FIA hat Starts unter russischer Flagge unterbunden. Ebenfalls muss der ACO die Nennliste anpassen, weil Peugeot das Debüt seines neuen Hypercars verschoben hat. Zugleich hat das belgische WRT-Team die Nennung eines dritten LMP2-Fahrzeuges bestätigt.

RUSINOV: KEIN WEC-START

Der russische WEC-Pilot Roman Rusinov hat angekündigt, dass er 2022 nicht in der Sportwagen-WM an den Start gehen wird. Der Russe bezeichnet die FIA-Vorgabe, wonach russische und belarussische Piloten nicht unter ihrer Länderflagge antreten dürfen, als „Diskriminierung“. Rusinov wollte mit dem Team GDrive die volle Saison in der LMP2-Klasse bestreiten.



MOTORSPORT-IMAGES

WRT: FÜNF AUDIS FÜR GTWC

Das belgische WRT-Team startet mit jeweils fünf Audi R8 LMS in den beiden GT World Challenge-Serien Endurance und Sprint Cup. Die Speerspitze bildet wie in den Vorjahren das belgische Fahrer-Duo Dries Vanthoor und Charles Weerts, die ihre Titel in der Sprintwertung und in der GTWC-Gesamtwertung verteidigen wollen. Dazu bestreitet der ehemalige MotoGP-Weltmeister Valentino Rossi ebenfalls die volle Saison im Endurance und Sprint Cup zusammen mit Frédéric Vervisch.

MAGNUSSEN NACH LE MANS

Sportwagen-Ass Jan Magnussen könnte in Le Mans wieder zusammen mit seinem Sohn Kevin das 24h-Rennen bestreiten. Kevin war Teil des Peugeot-Hypercar-Lineups, doch die Franzosen haben ihr Debüt verschoben.



Schon im Vorjahr in Fafe im MRF-Skoda am Start: Routinier Campedelli

ERC

Kontinentaler Neuanfang

Die älteste FIA-Serie blüht weiter auf. Für den EM-Auftakt in Portugal haben über 60 Teams genannt, knapp zwei Drittel davon aus der kontinentalen Topkategorie Rally2. Der österreichische Landesmeister Simon Wagner ist ab Lauf 2 dabei, der deutsche Nick Loof ab dem Junioren-EM-Auftakt auf Gran Canaria.

Von: **Reiner Kuhn**

Weder die Ölkrise noch die Corona-Pandemie konnten die Rallye-Europameisterschaft stoppen. Am kommenden Wochenende geht das älteste und 1953 erstmals ausgetragene FIA-Championat in seine 69. Saison.

Vieles ist neu, allem voran, dass nach acht EM-Läufen ein neuer Europameister gekürt wird. Denn weder der amtierende Champion Andreas Mikkelsen noch seine Vorgänger Alexey Lukyanuk, Chris Ingram oder Kajetan Kajetanowicz sind mit von der Partie. Es mangelt aber dennoch weder an Qualität noch Quantität, im Gegenteil, die bedeutendste Kontinentalserie glänzt durch Ausgeglichenheit.

Neue Titelaspiranten

Im Vorjahr gab es trotz des dominierenden Skoda-Werkspiloten Mikkelsen bei acht Läufen sechs verschiedene Sieger, in der letzten Saison vor der Pandemie 2019 gar acht unterschiedliche Gewinner bei den acht EM-Rallyes. Anders als in der mit Einheitsreifen ausgefahrenen WM sind in der kontinentalen Topliga die Pneus frei. Während die meisten Teams auf Gummis von Pirelli und Michelin setzten, schickt der indische Reifengigant MRF Tyres ein Skoda-Trio mit Vizemeister Efrén Llarena sowie den Routiniers Norbert Herczig und Simone Campedelli ins Titelrennen.

Die Konkurrenz ist gewaltig. Knapp zwei Drittel der über 60 Teams treten auf den traditionsreichen Schotterpisten rund um das portugiesische Fafe in einem Rally2 an. Zu den Mitfavoriten zählen nicht nur der junge Tscheche Erik Cais (Ford), der Spanier Nil Solans (VW) oder der Italiener Simone Tempestini (Skoda). Denn auf den 17 Wertungsprüfungen über insgesamt knapp 200 WP-Kilometer steigt zeitgleich auch der Saisonauftakt zur portugiesischen Meisterschaft. Angefangen von Titelverteidiger Ricardo Teodósio (Hyundai) über Armindo Araújo (Skoda), Bruno Magalhães (Hyundai), José Pedro Fontes (Citroën) bis hin zu Ricardo Filipe (Ford) sind Portugals Top 10 am Start. Allesamt wollen sie auch beim zweiten EM-Lauf auf den Azoren sowie bei der ebenfalls zur Landesmeisterschaft zählenden Rallye Portugal antreten.

Um sich auf den in zehn Wochen ebenfalls rund um Fafe stattfindenden WM-Lauf vorzubereiten, ist beim EM-Auftakt auch Georg Linnamäe dabei. Der 23-jährige Este stürmte im VW Polo beim WM-Lauf in Schweden auf WRC2-Rang 5. Aus Übersee reisen unter anderem der Argentinier Paulo Soria, der Brasilianer Paulo Nobre sowie der Mexikaner Ricardo Trivino an.

Reif für die Inseln?

Deutschsprachige Fahrer sind beim EM-Auftakt noch nicht am Start. Der österreichische Meister Simon Wagner (Skoda) konzentriert sich auf den heimischen Saisonauftakt im steirischen Rebenland und wird von dort direkt zur zweiten EM-Runde auf die Azoren reisen. Mehr Vorbereitungszeit hat der 21-jährige Nick Loof. Die fünf Läufe umfassende Junior-EM beginnt erst Mitte Mai bei der dritten EM-Runde auf den Asphaltpisten der spanischen Kanareninsel Gran Canaria. Die Krux für beide. Noch ist das EM-Finale offen. Die besten Karten soll die seit Jahren auch zur FIA Meisterschaft des Mittleren Ostens zählende, aber für ihre knüppelharten Pisten bekannte Rallye Zypern haben. Geht es nach dem neben der WM nun auch für die EM zuständigen Promoter, könnte diese ab 2023 die Rallye Fafe ersetzen. So wäre der Weg für einen neuen Asphaltlauf bevorzugt in Frankreich frei, um mit jeweils vier Läufen auf Festbelag und Schotter beim Untergrund für Ausgeglichenheit zu sorgen.

Wer in der Rallye-EM nichts mehr verpassen will, kann ab sofort jede Etappe und Prüfung live verfolgen. Ähnlich wie in der WM wird der Promoter über seine WRC+-Streaming-Plattform aus den unterschiedlichsten Blickwinkeln und mit umfangreichen Hintergrund-Informationen berichten. ■

EM-KALENDER 2022

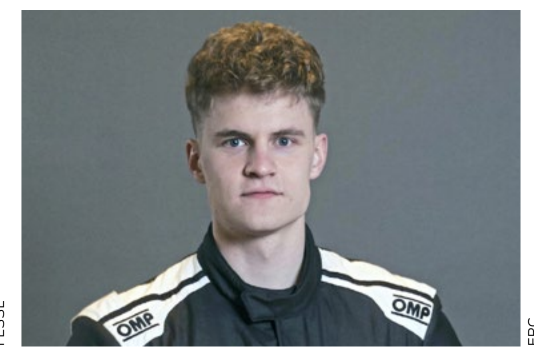
11.–13.03.	Fafe (P), Schotter
25.–27.03.	Azoren (P), Schotter**
12.–14.05.	Gran Canaria (E), Asphalt*
10.–12.06.	Polen, Schotter*
01.–03.07.	Lettland, Schotter* **
22.–24.07.	Rom (I), Asphalt* **
26.–28.08.	Barum (CZ), Asphalt* **
13.–15.10.	(Zypern, Schotter)*

* Junior-EM, ** Clio Trophy



FESSL

Wie in Österreich im Rally2-Skoda: Wagner



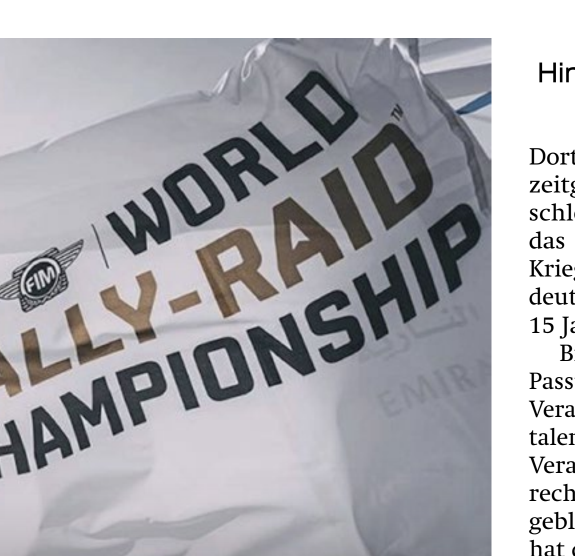
ERC

Probegalopp für WM-Lauf: WRC2-Pilot Linnamäe



ERC

Zweites Jahr in der Junior-EM: Youngster Nick Loof



Die FIA zeigt Flagge und verbietet russische und weißrussische Banner

FIA

Rally-Raid-WM

Startverzicht aus Furcht?

Vor dem Rally-Raid-WM-Lauf unterzeichneten zehn russische Teilnehmer die FIA-Erklärung zur Einhaltung der FIA-Prinzipien des Friedens und der politischen Neutralität – und zogen kurz darauf wieder zurück.

Von: **Reiner Kuhn**

Die Sportwelt ist sich weitgehend einig, und so verurteilte auch die FIA „die russische Invasion in der Ukraine und die von Belarus geleistete Unterstützung unmissverständlich". Paris stellt klar: Ab sofort können russische und weißrussische Fahrer bei internationalen Veranstaltungen nur unter neutraler FIA-Flagge starten, und nur, wenn sie sich schriftlich verpflichten, die Prinzipien des Friedens und der politischen Neutralität der FIA einzuhalten.

Dies taten im Vorfeld des zweiten Rally-Raid-WM-Laufes in Abu Dhabi insgesamt zehn russische Teilnehmer. Einen Tag später zogen sie ihre Erklärungen allesamt wieder zurück und verzichteten auf einen Start. Naheliegender Grund: Die neuesten Informationen aus ihrer Heimat. Dort hat die Regierung nahezu zeitgleich ein neues Gesetz beschlossen, durch das schon für das öffentliche Benennen des Krieges – und nichts anderes bedeutet die FIA-Erklärung – bis zu 15 Jahre Gefängnis drohen.

Brisant ist ein weiterer FIA-Passus: Denn anders als bei WM-Veranstaltungen ist bei kontinentalen, regionalen oder nationalen Veranstaltungen für die Startberechtigung nicht der Pass maßgeblich, sondern die Lizenz. So hat der in Schweden noch unter RAF-Flagge startende WRC2-Pilot Nikolay Gryazin für den EM-Auftakt in Portugal kurzfristig mit einer lettischen Lizenz genannt, seinen Start „aus persönlichen Gründen" nun aber abgesagt. Erleichterung wohl nicht nur beim Veranstalter. Im Falle eines Gryazin-Erfolges wäre dies der Öffentlichkeit nur schwer zu vermitteln gewesen.

Turbulent auch der Beginn in Abu Dhabi: Während Audi-Pilot Stéphane Peterhansel in Führung ging, kann Dakar-Gewinner Nasser Al-Attiyah den Sieg nach einem frühen Unfall abschreiben. Sébastien Loeb liegt nach Problemen ebenfalls schon zurück. ■

Rallye-WM

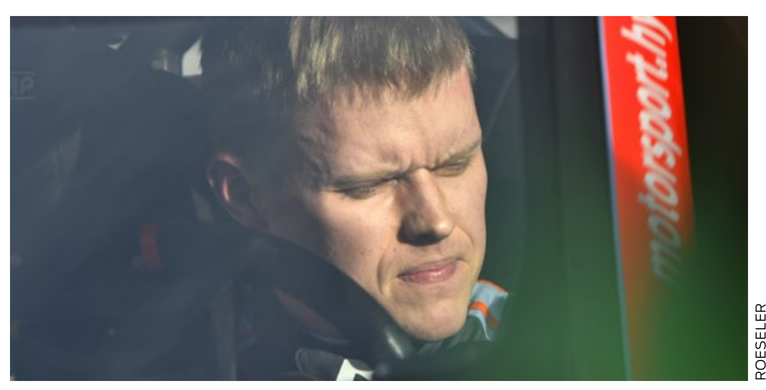
Endlich mal Pause

Nach einem arbeitsreichen Saisonstart haben die Fahrer nun fast zwei Monate Pause. Die meisten von ihnen wollen einfach mal durchatmen.

Stillstand ist Rückschritt, sagt das Sprichwort. Doch nach intensiven Wettbewerbswochen und der parallelen Entwicklung der neuen Rally1-Hybridautos sind die Werksfahrer für eine kleine Lücke zur Erholung dankbar.

„Ich weiß nicht genau, was ich die nächsten Tage mache. Ich weiß nur eines: Nichts mit Rallye", sagt Schweden-Sieger Kalle Rovanperä und weiß: „Natürlich haben wir bis zur Rallye Kroatien Ende April einiges zu tun, das Gute ist aber, dass wir Fahrer uns dabei aufteilen und abwechseln können."

Die Kollegen sehen das ähnlich. „Nach etwa zehn Jahren werde ich nun erstmals meine Tasche ohne Rallye-Sachen packen und ein paar Tage ausspannen", verrät M-Sport-Pilot Craig Breen. Hyundai-Fahrer Ott Tänak will seine Batterien zu Hause im Kreise der Familie aufladen. ■ RK



ROESELER

Familie statt Fahren: Ott Tänak braucht wie seine Kollegen Erholung

WRC2

Paddon kehrt zurück

Um Ex-Hyundai-Werksfahrer Hayden Paddon war es lange ruhig, nun tritt der Neuseeländer in Estland in der WRC2 an und plant einen noch größeren Coup.

Bei insgesamt 80 WM-Starts stand Haydon Paddon bisher acht Mal auf dem Podium, bei der Rallye Argentinien 2016 sogar ganz oben. Im Oktober 2019 trat der Neuseeländer in Großbritannien letztmals in einem Ford Fiesta Rally2 an. Seine Pläne, 2020 mehrere Läufe am Steuer eines privat eingesetzten Hyundai i20 WRC zu bestreiten, machte die Pandemie zunichte.

Mithilfe von Hyundai Neuseeland kehrt Paddon nun in die WRC2 zurück. „Das Engagement ist auf zwei Jahre ausgelegt", verrät der 34-Jährige und erklärt: „Um uns bestmöglich auf das Heimspiel in Neuseeland vorzubereiten, starten wir zuvor bei den schnellen Schotterläufen in Estland und Finnland und konzentrieren uns aufs Testen, bevor wir 2023 eine volle WRC2-Saison absolvieren und den WM-Titel anpeilen." ■ RK



HYUNDAI NZ

Black ist beautiful: Dank Hyundai Neuseeland kann Paddon wieder strahlen

Wie gemalt: Das Autogramm pflegt Röhrl wie ein Markenzeichen

Mich formt keiner mehr

HANS-DIETER SEUFERT

Am Montag ist Walter Röhrl 75 Jahre alt geworden. Und wie sollte es anders sein: Auch dieser großen Feier mit Tamtam ging er lieber aus dem Weg. Wir gratulieren der Rallye-Legende herzlich.

Von: **Dirk Johae**

Walter Röhrl nimmt Reißaus. Statt zahlreiche Hände zu schütteln und Glückwünsche entgegenzunehmen, schnallt er sich lieber seine Tourenski unter: Raus in die einsame Natur, nur mit ein paar Freunden, fernab jeder Gratulantenschar. Dazu muss man wissen, dass Tourengehen nichts von einer betulichen Wanderung vor verschneitem Alpenpanorama hat. Vielmehr ist es ein fordernder Sport. Mit eigener Kraft geht es über Hunderte von Höhenmetern durch den Schnee steil bergauf. Dann folgt die Abfahrt zurück ins Tal. „Ich merke schon, dass es nicht mehr so einfach geht wie früher", erzählt er. „Aber mit 20 Jahre Jüngeren kann ich immer noch gut mithalten." Typisch Röhrl: Was er liebt, betreibt er mit großem Ehrgeiz.

Röhrl-Klassiker

Der Grund für die Flucht vor der großen Feier? „Was kann ich dafür, dass ich 75 werde?", meint er. Doch auch feierliche Anlässe, für die er sehr wohl etwas konnte, hat er zeitlebens gemieden – oder mit Widerwillen über sich ergehen lassen. Seine Abneigung gegen die offiziellen Siegerehrungen zieht sich durch seine Karriere wie die zwei Titel als Rallyeweltmeister und die 14 gewonnenen WM-Läufe samt vier Monte-Siegen und 445 WP-Bestzeiten in der WM.

Ein Röhrl-Klassiker ereignete sich an einem sonnigen Januar-Tag 1980 in Monte Carlo. In der Nacht hatte er sich mit seinem ersten Monte-Sieg einen Traum erfüllt. Am nächsten Vormittag rollte der Fiat 131 mit der Startnummer 10 und festlich gekleideter Besatzung hinauf zum Fürstenpalast. Bis ein humorloses Polizistenquintett den Weg versperrte. „Ich habe mich schon gefreut", erinnert sich Röhrl. Als hätte er nur auf eine solche abweisende Geste gewartet, wendete er sein Auto: So schnell wie möglich zurück zum Hotel. Allerdings nicht schnell genug für eine Polizeieskorte mit Blaulicht, die die Monte-Sieger wieder einfing und vor den Fürstenpalast geleitete.

Geschichten wie diese machen Walter Röhrl bis heute zum Liebling der Fans. Er handelt, wie er es für richtig hält. Er sagt geraderaus, was er denkt. Seine klaren Aussagen machen ihn zu einem begehrten Interviewpartner. Er nimmt kein Blatt vor den Mund, auch mit 75 nicht. „Mich formt keiner mehr", entgegnet er auf die Kritik an seinen unverblümten Äußerungen zum aktuellen Motorsport, vor allem zur Formel 1 und Formel E. Ehrlichkeit sticht Diplomatie.

Auch für eFuels setzt sich Röhrl ein. Eigentlich wollte er dieses Jahr bei der Rallye Monte Carlo Historique mit diesem Benzin



MCKLEIN

Grandioses Duo: Röhrl und Geistdörfer beim Lancia-Sieg bei der Monte 1983



MCKLEIN

Fan-Huldigung aus der Quattro-Ära: „Flieg ihnen davon Walter"

starten, gemeinsam mit Christian Geistdörfer. P1, der Treibstoff-Lieferant der Rallye-WM, hätte den nachhaltigen Treibstoff geliefert. Aber ein kurzfristig angesetzter Termin beim Eisrennen in Zell am See sorgte kurz vor dem Start der vierfachen Monte-Sieger für die Absage. Ersatzweise startete Röhrl mit eigenem Auto zur letzten Etappe der Avd-Histo-Monte.

Rund um die „Mutter aller Rallyes“ dreht sich vieles in Röhrls Karriere, nicht nur wegen seiner vier Gesamtsiege 1980 und von 1982 bis 1984. Das Jahr 1981 fehlt in der Erfolgsbilanz, weil Mercedes vorher den Stecker zog und die deutschen Weltmeister plötzlich ohne Auto dastanden. Ein zunächst roter Porsche 924 GTS bescherte Röhrl seinen wohl ungewöhnlichsten Geburtstag – im hellen Scheinwerfer des „Aktuellen Sportstudios“ im März 1981.

Im Scheinwerferlicht

In der ZDF-Sportsendung stieß er mit den Moderatoren Karl Senne und Helmuth Bendt auf das Trostpflaster für insgesamt sieben EM- und DM-Läufe an – mit einem Glas Sekt, obwohl der damalige Walter Röhrl jeden Tropfen Alkohol mied. Aus dem roten 924 wurde dann der goldene Monnet-Porsche, der im vergangenen Jahr zum 40-jährigen Einsatzjubiläum vom Porsche-Mu-seum restauriert wurde. Mit Porsche startete er im gleichen Jahr auch auf der Rundstrecke. Zum ersten Mal bestritt er das 24-Stunden-Rennen von Le Mans. Dabei interessierte ihn die Rundstrecke zunächst wenig, Röhrl hatte nur Rallyes im Kopf.

1972 öffnete ihm sein beeindruckender Auftritt bei der Olympia-Rallye im Ford Capri die Tür zu einem Platz in einem Werksauto. Den frühen Erfolg, die Europameisterschaft 1974 im Irmscher-Ascona, und den ersten WM-Sieg in Griechenland 1975 nahm er wohlwollend zur Kenntnis, die damit verbundene Popularität war ihm dagegen nicht geheuer. Berühmt werden – bloß nicht: „Ich habe Angst vor zu vielen Leuten“, so das Zitat von Röhrl in seinem Erinnerungsbuch „Aufschrieb“. Die Begründung: „Ich will nur für mich wissen, ob ich’s kann.“ Zu viele Menschen und zu viel Trubel mag er immer noch nicht. Aber er ist ein Weltmeister zum Anfassen. Seinen vielen Fans dankt er die Zuneigung mit seinem liebevoll gemalten, geschwungenen Autogramm. Wohl kein anderer Motorsportler widmet sich dabei mit so viel Liebe der perfekten Ausführung. Der markante Schriftzug ziert so ziemlich alles von einer Autogrammkarte bis hin zu unzähligen Autos.

Auch mit 75 setzt sich Walter Röhrl nicht zur Ruhe. Er hätte zwar gerne mehr Zeit für seine Freunde und zum Fahren seiner Oldtimer. Aber der Kalender der Motorsportlegende ist so prall gefüllt wie zu seiner aktiven Zeit. Zwei Tage nach seinem Geburtstag soll es nach Schweden gehen. Dort stehen Testfahrten für Porsche an. Seit 1993 ist er Markenbotschafter für die Stuttgarter und war bis vor Kurzem auch noch Versuchsfahrer, der die Entwicklung von Carrera GT und 918 Spyder unterstützte.

Zwar sind die offenen Worte des Weltmeisters nicht nach jedermanns Geschmack in und um Zuffenhausen. Aber einen authentischeren Botschafter kann man sich eigentlich nicht wünschen, auch wenn er mal wieder einen eigenen Weg geht, wie bei seiner Skitour zum Geburtstag. Röhrl muss lachen: „Der Vorteil dabei ist ja, dass da nicht so viele mitkönnen.“ ■



MCKLEIN

Marken-WM-Titel mit Lancia: Gruppe-5-Montecarlo auf dem Nürburgring



MOTORSPORT IMAGES

Legendärer Einsatz: 1980 im Fiat 131 Abarth bei der Rallye Portugal



MCKLEIN

Elfenbeinküste ’82 : WM-Titel Nummer 2 mit Christian Geistdörfer und Opel



MCKLEIN

Erster von 14 WM-Siegen: Mit Jochen Berger im Ascona bei der Akropolis ’75



MCKLEIN

Sitz-Kennzeichnung „R.1“: Im Pikes-Peak-Quattro 1987

Motorsport-T

Monat	Datum	Formel 1	Formel 2	Formel 3	IndyCar	Formel E
Januar	02.					
	09.					
	16.					
	23.					
	30.					Diriyah 1/2
Februar	06.					
	13.					Mexiko-Stadt
	20.					
	27.				St. Petersburg	
März	06.					
	13.					
	20.	GP Bahrain	Sakhir	Sakhir	Fort Worth	
	27.	GP Saudi-Arabien	Jeddah			
April	03.					
	10.	GP Australien			Long Beach	Rom 1/2
	17.					
	24.	GP Emilia-Romagna	Imola	Imola		
Mai	01.				Alabama	Monaco
	08.	GP Miami				
	15.				Indy-Rundkurs #1	Berlin 1/2
	22.	GP Spanien	Barcelona	Barcelona		
	29.	GP Monaco	Monaco		Indy 500	
Juni	05.				Detroit	Jakarta
	12.	GP Aserbaidschan	Baku		Elkhart Lake	
	19.	GP Kanada				
	26.					
Juli	03.	GP Großbritannien	Silverstone	Silverstone	Mid-Ohio	Vancouver
	10.	GP Österreich	Spielberg	Spielberg		
	17.				Toronto	New York 1/2
	24.	GP Frankreich			Iowa 1/2	
	31.	GP Ungarn	Budapest	Budapest	Indy-Rundkurs #2	London 1/2
August	07.				Nashville	
	14.					Seoul 1/2
	21.				Madison	
	28.	GP Belgien	Spa-Francorchamps	Spa-Francorchamps		
September	04.	GP Niederlande	Zandvoort	Zandvoort	Portland	
	11.	GP Italien	Monza	Monza	Laguna Seca	
	18.					
	25.	GP? (Russland-Ersatz)				
Oktober	02.	GP Singapur				
	09.	GP Japan				
	16.					
	23.	GP USA				
	30.	GP Mexiko				
November	06.					
	13.	GP Brasilien				
	20.	GP Abu Dhabi	Abu Dhabi			

ermine 2022

WEC (ELMS)	IMSA	DTM	WTCR	ADAC GT	NLS	NASCAR	WRC
							Monaco
	24h Daytona						
						L.A. Clash	
						Daytona Duels	
						Daytona 500	
						Fontana	Schweden
						Las Vegas	
Vortest						Phoenix	
Sebring	12h Sebring					Atlanta	
					NLS 1	Austin	
						Richmond	
	Long Beach		Most		NLS 2	Martinsville	
(Le Castellet)						Bristol	
				Oschersleben	NLS 3	Talladega	Kroatien
	Laguna Seca	Portimão				Dover	
Spa-Francorchamps			Pau			Darlington	
(Imola)	Mid-Ohio					Kansas	
		Lausitzring		Spielberg		All-Star Race (Texas)	Portugal
			Nürburgring		(24h Nürburgring)	Charlotte	
	Detroit					Madison	Italien
Le Mans			Budapest			Sonoma	
		Imola					
	Watkins Glen		Aragón	Zandvoort	NLS 4	Nashville	Kenia
(Monza)	Mosport	Norisring	Vila Real			Elkhart Lake	
Monza					NLS 5	Atlanta	
	Lime Rock					New Hampshire	Estland
						Pocono	
						Indy-Rundkurs	
	Elkhart Lake			Nürburgring		Michigan	Finnland
						Richmond	
				Lausitzring		Watkins Glen	Belgien
(Barcelona)	Virginia	Nürburgring				Daytona	
						Darlington	
Fuji		Spa-Francorchamps			NLS 6 (12h-Rennen)	Kansas	Griechenland
						Bristol	
(Spa-Francorchamps)		Spielberg		Sachsenring		Fort Worth	
	Atlanta					Talladega	Neuseeland
		Hockenheimring	Inje (Südkorea)		NLS 7	Charlotte	
(Portimão)						Las Vegas	
				Hockenheimring	NLS 8	Homestead	Spanien
						Martinsville	
			Ningbo (China)			Phoenix	
Bahrain							Japan
			Macau				



Alex Bowman ist zwar kein Fan seines Spitznamens, wurde ihm aber mehr als gerecht

MOTORSPORT IMAGES

Showman in Vegas

Der Hendrick-Fahrer Alex Bowman (Chevrolet) hat das erste 1,5-Meilen-Rennen der Next-Gen-Ära gewonnen. In Las Vegas verfluchten und bejubelten die Piloten ihre neuen Fahrzeuge gleichermaßen.

Von: **Philipp Körner**

Cookie Cutter, also Plätzchen-Ausstecher, nennen die Amerikaner die D-förmigen 1,5-Meilen-Ovale, die während des Booms der NASCAR überall in den Vereinigten Staaten entstanden sind. Die wegen ihres ähnlichen Charakters gerne als eintönig verrufenen Kurse machen trotz des Kalenderumbaus weiterhin einen ordentlichen Teil der jährlichen Reisen aus. Dementsprechend galt Las Vegas als erster großer Test für die „Raceability“ der neuen Autos. Und sie sollten liefern.

Denn auch in der Wüste Nevadas durften sich die Fahrer wieder über die gestiegene Herausforderung der neuen Generation freuen. Wie in Daytona und in Fontana war nämlich nichts von „Vollgas und Zurücklehnen“ zu sehen – ein häufiger Vorwurf an das Paket der letztjährigen Autos. Gleichzeitig brachten die neuen Renner wieder Chancen für die kleineren Teams, was sich im Sieg der zweiten Stage von Ross Chastain (Trackhouse-Chevrolet) unter anderem widerspiegelte. Der 29-Jährige kämpfte bis zum Ende vorne mit und konnte der Hendrick- und Gibbs-Armada lange Paroli bieten.

Smarter Call von Hendrick

Obwohl die Truppe von Rick Hendrick schließlich einen Doppelerfolg einfahren konnte, war die Frage nach dem Sieger in der Sin City bis zur Overtime offen. So wechselten in einem mit zwölf Cautions häufig unterbrochenen Lauf häufig die Machtverhältnisse. Zu Beginn waren die Gibbs-Toyota – unter anderem in Form des Pole-Setters Christopher Bell – und die Penske-Ford für die Führungsarbeit zuständig. Trotzdem konnte ihnen Alex Bowman den Sieg der ersten Stage stibitzen. Im weiteren Rennverlauf gerieten die Penske-Boys dann in mehrere Zwischenfälle und mussten sich anschließend um Schadensbegrenzung bemühen. Stattdessen rückte Chastain dauerhaft in die Spitzengruppe auf und splittete in den letzten Runden die vorne liegenden Duos von Gibbs (Kyle Busch und Martin Truex Jr.) und Hendrick (Bowman und William Byron).

Drei Runden vor dem geplanten Schluss stellte dann ein Abflug von Erik Jones (Petty-GMS-Chevrolet) das Rennen auf den Kopf. Während der Caution zogen die Crews von Larson und Bowman nur zwei neue Räder auf. Angesichts des hohen Reifenverschleißes hatte kaum ein Team mehr frische Reifen, weswegen sich der Call von HMS für beide als Jackpot herausstellte. ■

NASCAR CUP SERIES

Las Vegas/Nevada (USA)
3. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Alex Bowman (USA)	Chevrolet
2.	Kyle Larson (USA)	Chevrolet
3.	Ross Chastain (USA)	Chevrolet
4.	Kyle Busch (USA)	Toyota
5.	William Byron (USA)	Chevrolet
6.	Aric Almirola (USA)	Ford
7.	Tyler Reddick (USA)	Chevrolet
8.	Martin Truex Jr. (USA)	Toyota
9.	Chase Elliott (USA)	Chevrolet
10.	Christopher Bell (USA)	Toyota

Gesamtwertung
Stand nach 3 von 36 Rennen

1.	Larson (Chevrolet)	113 Punkte
2.	Truex Jr. (Toyota)	107
3.	Logano (Ford)	104
4.	Cindric (Ford)	103
5.	Kyle Busch (Toyota)	102
6.	Almirola (Ford)	97
7.	Elliott (Chevrolet)	88
8.	Bowman (Chevrolet)	80
9.	Wallace (Toyota)	78
10.	A. Dillon (Chevrolet)	78

NASCAR-NEWS

XFINITY SERIES: GIBBS-SIEG NACH GRAUPEL

Ein bekannter Witz der NASCAR-Szene lautet: Was braucht es, damit es in der Wüste regnet? Ein Rennen von uns! Dass selbiges wohl auch für Graupelschauer gilt, durfte die zweite Liga am Samstag erleben. Weiße Flocken, die schließlich in leichten Regen mündeten, sorgten für eine 42-minütige Unterbrechung in Las Vegas. Nach der eisigen Pause ging es dann hitzig zu. Ford-Pilot Ryan Sieg probierte sich an einem Rache-Foul an Ty Gibbs, Enkel des Toyota-Teambesitzers. Dieses ging jedoch massiv in die Hose. Gibbs überstand es im Gegensatz zu Sieg unbeschadet und ging später als Sieger des intensiven Rennens hervor.

TRUCKS: CHANDLER SMITH JUBELT IN DER NACHT

Der 19-jährige Toyota-Pilot Chandler Smith sicherte sich mit einem Angriff in der letzten Runde den Erfolg in der Camping World Truck Series. Der Youngster aus Georgia überholte davor bereits mit einem beherzten Manöver seinen Teamboss und Mentor Kyle Busch, der den Wochenendauftakt in Las Vegas nach einer Disqualifikation auf Platz 2 beendete.

DIRT-VORBEREITUNGEN ABGESCHLOSSEN

Die Dirt-Läufe der NASCAR finden zwar erst Mitte April statt, doch bereits jetzt ist der Bristol Motor Speedway einsatzbereit. Bevor die Stockcar-Königsklasse nach Tennessee reist, dürfen kleinere Breitensport-Serien ran.

302 000 DOLLAR FÜR UKRAINE-HILFE

Die starke Performance der Hendrick-Fahrer in Las Vegas half auch einem guten Zweck. Für jede der 51 Führungsrunden spendete die Händlergruppe von Rick Hendrick 2000 Dollar. Zusammen mit einer Grundspende kamen so 302 000 Dollar zusammen.

Saisonauftakt in Eastern Creek (Sydney)

Mostert erstmals Leader

Shane van Gisbergen und Chaz Mostert (beide Holden) holten sich die Siege beim Supercars-Auftakt vor den Toren Sydneys. Speziell das zweite Rennen hatte es mit einigen Wetterkapriolen in sich.

Von: **Michael Bräutigam**



Vor allem im Regen eine Macht: Chaz Mostert gewann das wechselhafte Sonntagsrennen im Sydney Motorsport Park

Der Samstag lief für Titelverteidiger Van Gisbergen absolut nach Plan, auch wenn dieser anders aussah als bei der versammelten Konkurrenz. Während die sich nämlich auf eine Zwei-Stopp-Strategie konzentrierte, setzten der Neuseeländer und sein neuer Renningenieur Andrew Edwards auf drei Stopps. Vor allem, weil die Lebensdauer der pro Rennen einmal verfügbaren Supersoft-Reifen nicht ganz klar war.

Dass sie mit Abstand schneller sind als die Standard-Pneus zeigte sich in der Frühphase des Rennens, als in Form von Andre Heimgartner (BJR-Holden) keiner der absoluten Top-Piloten die Führung erobert hatte. Will Brown (Erebus-Holden) und Anton de Pasquale (DJR-Ford) ließen die schnellen Reifen beim ersten Stopp aufziehen, Van Gisbergen beim zweiten Halt.

Der Triple-Eight-Starfahrer hatte sich damit und mit den bis dato kürzeren Tankzeiten bis zu seinem letzten Stopp bereits einen so großen Vorsprung herausgearbeitet, dass er zehn Runden vor Schluss mit frischen Standard-Reifen direkt hinter De Pasquale und Brown auf die Strecke zurückkam – und nur eine Runde später wieder in Führung lag. Letztlich kreuzte er mit fast 20 Sekunden Vorsprung vor Pole-Mann De Pasquale die Ziellinie.

Dämpfer für Van Gisbergen

Der Regen, der am Samstagabend nur mal vor sich hin genieselt hatte, kündigte sich fürs zweite Rennen am Sonntag vehementer an. Bereits im Qualifying auf abtrocknender Piste die erste Überraschung: Van Gisbergen kam nicht über P21 hinaus, weil er auf seiner letzten fliegenden Runde einen seiner seltenen Fehler einbaute und damit den Einzug in Shootout verpasste. In diesem sicherte sich dann Brodie Kostecki (Erebus-Holden) seine erste Pole bei den Supercars.

Das Rennen auf zu Beginn weitgehend trockener Strecke, bei allerdings schon wieder einsetzendem Regen, geriet zur wilden Angelegenheit. Die Aufholjagd von Van Gisbergen erhielt in Runde 7 einen Dämpfer, als er bei immer stärker werdendem Regen ins Gras rutschte und danach sogar aus der Führungsrunde flog, weil er zu früh auf Regenreifen gewechselt hatte. Aber es sollte noch einiges Chaos folgen, sodass er sich wieder zurückrunden und letztlich mit P6 einen mehr als versöhnlichen Ausgang verbuchen konnte.

Nach einer Trockenphase kehrte der Regen gegen Rennende zurück und profilierte Reifen waren angesagt. Nur Jack LeBrocq im Matt-Stone-Racing-Holden erpokerte sich auf Slicks die kurzzeitige Führung, um dann wenige Momente später durchgereicht zu werden und abzufliegen.

Beim Restart nach der dadurch ausgelösten, finalen Safety-Car-Phase hatte Mostert alle Trümpfe in der Hand. Er war schon vor der Neutralisation Führender und zog auch nach der erneuten Freigabe des Rennens seinen Verfolgern davon. Pole-Setter Kostecki bestätigte mit P2 im Rennen seine starke Tagesform. De Pasquale fuhr wie am Vortag aufs Podest. Erster – und erstmals – Tabellenführer ist nach P3 und seinem Sieg am Sonntag aber Mostert. ■



Samstagssieger Van Gisbergen

1. RENNEN

Eastern Creek (AUS), 5. März

Pos.	Fahrer	Marke
1.	Shane van Gisbergen (NZ)	Holden
2.	Anton de Pasquale (AUS)	Ford
3.	Chaz Mostert (AUS)	Holden
4.	Will Davison (AUS)	Ford
5.	Brodie Kostecki (AUS)	Holden
6.	Nick Percat (AUS)	Holden
7.	Will Brown (AUS)	Holden
8.	Tim Slade (AUS)	Ford
9.	Broc Feeney (AUS)	Holden
10.	James Courtney (AUS)	Ford
11.	Cameron Waters (AUS)	Ford
12.	Bryce Fullwood (AUS)	Holden

2. RENNEN

Eastern Creek (AUS), 6. März

Pos.	Fahrer	Marke
1.	Chaz Mostert (AUS)	Holden
2.	Brodie Kostecki (AUS)	Holden
3.	Anton de Pasquale (AUS)	Ford
4.	Cameron Waters (AUS)	Ford
5.	Andre Heimgartner (NZ)	Holden
6.	Shane van Gisbergen (NZ)	Holden
7.	Will Davison (AUS)	Ford
8.	Will Brown (AUS)	Holden
9.	David Reynolds (AUS)	Ford
10.	Tim Slade (AUS)	Ford
11.	Broc Feeney (AUS)	Holden
10.	Mark Winterbottom (AUS)	Holden

GESAMTWERTUNG

Nach 2 von 32 Rennen

Pos.	Fahrer	Punkte
1.	Mostert (Holden)	279 Punkte
2.	De Pasquale (Ford)	267
3.	Van Gisbergen (Holden)	252
4.	B. Kostecki (Holden)	249
5.	Davison (Ford)	216
6.	Waters (Ford)	192
7.	Brown (Holden)	186
8.	Heimgartner (Holden)	174
9.	Slade (Ford)	168
10.	Feeney (Holden)	156
11.	Percat (Holden)	138
12.	Courtney (Ford)	132

WTCR

Woche der Wahrheit

Nach dieser Woche wird der Großteil des WTCR-Starterfeldes feststehen. Durch die Verkleinerung des Hyundai-Aufgebots wird es im Vergleich zum Vorjahr minimal dünner.

Von: **Michael Bräutigam**

Waren letztes Jahr noch vier Werks-Hyundai dabei (plus zwei Target-Autos für die erste Saisonhälfte), gehen die Koreaner nur mit zwei von BRC eingesetzten Autos an den Start. Diese werden von Mikel Azcona und Norbert Michelisz pilotiert. Dass unterm Strich trotzdem nur ein Auto gegenüber dem Vorjahr verloren geht, ist Cyan Racing zu verdanken. Denn Qinghua Ma ersetzt nicht etwa einen der bisherigen vier Lynk-Werksfahrer, sondern wird in einem zusätzlichen fünften Auto antreten.

Letzte Woche wurden nämlich auch Santiago Urrutia und Thed Björk, sowie Anfang dieser Woche Yvan Muller und Titelverteidiger Yann Ehrlacher erneut als Fahrer der „Blauen" bestätigt.

Vervisch nicht am Start?

Noch bis vermutlich zum Ende der Woche muss man sich für das Audi-Aufgebot gedulden. Das belgische Comtoyou-Team wird dem Vernehmen nach erneut vier Autos einsetzen. Spannend dabei ist: Vizemeister Frédéric Vervisch wurde vergangene Woche als fixer Fahrer für das GTWCE-Aufgebot von WRT verkündet. Weil sich die Kalender aber teilweise überschneiden, dürfte er für den Audi-Kader im Weltcup ausscheiden. Wer sein Nachfolger würde, ist offen. Gesetzt sein dürften Nathanaël Berthon und Neu-Werksfahrer Gilles Magnus, die ebenso im Team verbleiben wie Privatfahrer Tom Coronel.

Neben fünf Lynk & Co, vier Audi, vier Honda und zwei Hyundai bleiben noch die vermutlich wieder vier Cupra des Zengo-Teams offen. Auch hier gilt es einen Nachfolger – für Mikel Azcona – zu finden. Bis zum Saisonstart in Most bleiben jedoch nur noch gut vier Wochen ... ■



WTCR

Das WTCR-Feld formt sich und deckt sich größtenteils mit dem von 2021

DTM

SSR-Fahrer bestätigt

Was lange ein offenes Geheimnis war, ist nun auch offiziell: Laurens Vathoor und Dennis Olsen werden die beiden SSR-Porsche in der DTM pilotieren.

Von: **Michael Bräutigam**

Vanthoor ist wohl jedem deutschen Rennfan ein Begriff. Nicht nur, weil er einige Jahre in der Nähe von Stuttgart wohnte, sondern auch als Audi- und seit 2017 Porsche-Werksfahrer. Unzählige Erfolge vor allem auf der Langstrecke, aber auch in Sprintrennen lassen vermuten: Wenn die BOP passt, wird er sicher ein Wörtchen um Siege und womöglich auch den Titel mitreden. Der Belgier ist zwar schon lange nicht mehr als „Einzelkämpfer" im Einsatz gewesen, ist aber gerade deshalb hoch motiviert. „Von mir aus kann es los gehen", so Vanthoor.

Neben dem Werksfahrer, der den Porsche mit der Nummer 92 bewegt, wird auch Dennis Olsen als Porsche-Vertragsfahrer sein DTM-Debüt geben. Der Norweger pilotiert die Nummer 94 und hat als Ex-Meister im Porsche Carrera Cup (2017) sowie IGTC-Champion (2019) bereits mit seinen 25 Jahren viele Erfolge gesammelt.

Teamchef Stefan Schlund freut sich jedenfalls auf die Saison: „Ich bin überzeugt, dass wir eine schlagkräftige Truppe haben", so Schlund, der sein Team über den Winter auch im Hintergrund personell verstärkt hat. ■



PORSCHE

Vanthoor (l.) und Olsen (r.) fuhren bei den 24h von Daytona 2022 auf P3

NACHRICHTEN

SUPERCARS: WEITERE GEN3-VERSCHIEBUNG

Eigentlich hätten der neue Gen3-Mustang und -Camaro vergangene Woche in Sydney (siehe S. 27) vor Ort sein sollen, doch neben dem Umbau auf den Schalthebel werden die für 2023 neuen Fahrzeuge derzeit noch in einem anderen Bereich umgerüstet: Viele Fahrer beklagten bei den bisherigen Tests eine sehr unergonomische Sitzposition, was teilweise zu Krämpfen führte. Hier will man zunächst nachbessern, bevor die Testarbeit fortgeführt wird.

TCR: HYUNDAI SETZT JUNIOR-PROGRAMM FORT

Hyundai hat in Form von Jáchym Gálas und Lewis Kent seine zwei TCR-Juniorfahrer für 2022 bekannt gegeben. Galas wird wie im Vorjahr in der TCR Europe starten und wechselt im Team Janík Motorsport von einem Hyundai i30 auf einen Elantra. Kent greift seinen dritten Titel in der TCR UK an und wechselt dafür auf einen Veloster.

TCR DÄNEMARK: TEAMKOLLEGE FÜR HALDER

Mike Halders Teamkollege für die TCR Dänemark steht fest: Zweiter Fahrer im Team TPR Motorsport wird der 19-jährige Anton Bergström. Der Schwede war zuletzt in Markenpokalen (Citroën DS3 Cup/Renault Clio Cup) aktiv.

WTCR: SOTSCHI-START WURDE ABGESAGT

Bereits kurz nach der russischen Invasion der Ukraine hat auch die WTCR ihren Russland-Auftritt abgesagt. Dieser sei „unter den aktuellen Umständen" nicht abzuhalten. Angesetzt waren die Rennen in Sotschi als Event zwischen den europäischen und fernöstlichen Rennen am Wochenende des 6./7. August. Welcher Event nachrückt, ist noch offen. Nach der Russland-Absage klafft aktuell eine mehr als dreimonatige Sommerpause zwischen Vila Real und Inje.



Sieg der Gefühle

Enea Bastianini gewann das MotoGP-Rennen im Team seines verstorbenen Mentors Fausto Gresini und löste damit bei sich und allen Beteiligten einen Sturm der Gefühle aus. Viele der großen Favoriten hingegen strauchelten.

Von: **Imre Paulovits**

Funken flogen, und in der Ducati-Box zuckten alle zusammen. Werkspilot Francesco Bagnaia, der einen katastrophalen Start erwischt hatte, wollte am Ende der Zielgeraden seinen Markenkollegen, den ebenfalls schlecht gestarteten Pole-Sitter Jorge Martín, ausbremsen, doch beim Einlenken klappte ihm das Vorderrad weg, und er riss den Spanier mit ins Verderben. Jack Miller war schon zuvor mit Elektronikproblemen ausgefallen, das hochfavorisierte Team der Roten konnte nun beschämt seine Rolltore schließen. Doch dann begannen ihre Augen doch zu leuchten. Die fliederfarbene GP21 von Enea Bastianini, der von Beginn an in der Spitzengruppe mitfuhr, überholte zuerst die KTM von Brad Binder, dann holte er immer weiter auf den Spitzenreiter Pol Espargaró auf. Vier Runden vor Schluss war klar: „Der Bestie" aus Rimini, die es schon immer verstanden hatte, die Reifen bis zum Schluss in Form zu halten, wird diesmal niemand widerstehen können. Er nutzte seine bessere Traktion, beschleunigte die Werks-Honda von Espargaró auf der Zielgeraden aus und setzte sich an die Spitze. Dieser machte noch einen verzweifelten Versuch vor Turn 1, wurde dabei jedoch herausgetragen und büßte auch noch den zweiten Platz an Brad Binder ein.

Völlig losgelöst

„Von da an hatte ich ein Gefühl wie zuletzt in Portimão, als ich meinen Moto2-Titel gewann", gestand Bastianini. „Brad Binder hat zum Schluss zwar noch einmal

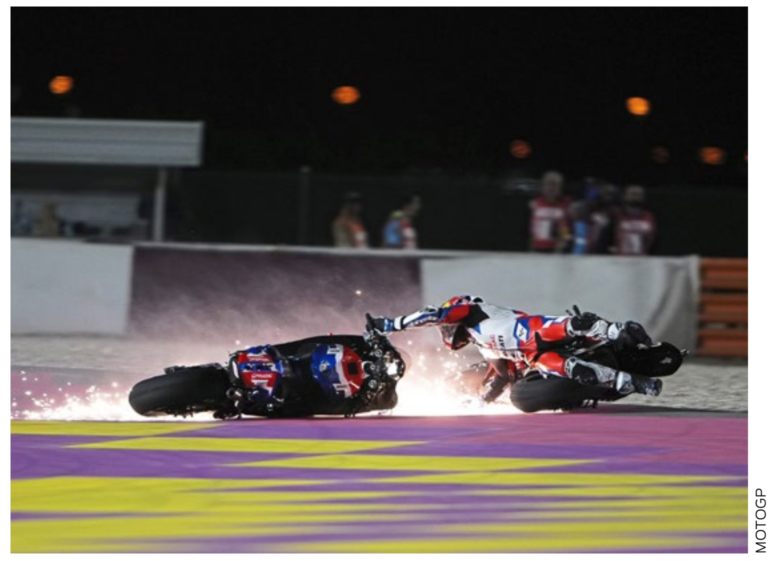
> „Pol Espargaró hat an der Spitze ein so irres Tempo angeschlagen, dass ich mir sagte: Sorry, da muss ich leider aussteigen."
>
> Brad Binder

unheimlich Druck gemacht, aber ich bin ruhig geblieben und habe den Sieg nach Hause gebracht." Dann brach ein Freudenfest aus. Das Gresini-Team, dessen Paket Ex-Weltmeister Fausto Gresini noch vor seinem Tod zu Beginn 2021 geschnürt hatte, und dessen Vermächtnis nun seine Witwe Nadia Padovani weiterführt, brach komplett in Tränen aus, alle lagen sich in den Armen, und als Bastianini aus der Ehrenrunde in den Parc fermé kam, wurde er von einem zum anderen weitergereicht, bis ihn schließlich auch sein legendärer Manager Carlo Pernat umarmte und zufrieden angrinste. „Ich habe bislang mit meinen Fahrern 13 WM-Titel eingeheimst, aber ich glaube, hier wächst der größte von allen heran", meinte Pernat voller Stolz. Dann standen Bastianini und Padovani zusammen auf dem Siegerpodest und feierten gleich beim ersten Einsatz des Teams als Ducati-Privatmannschaft einen MotoGP-Sieg, den ersten des Teams seit dem Überraschungssieg von Toni Elías beim GP von Portugal 2006.

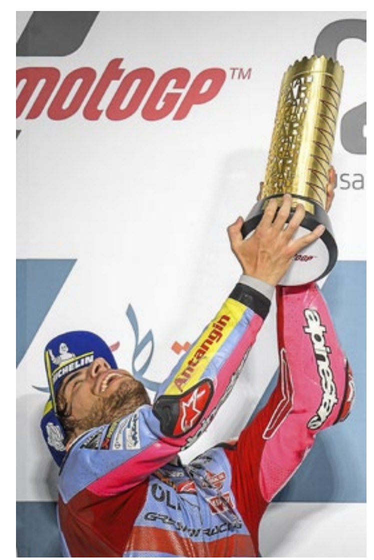
Bastianini genoss es in vollen Zügen. Im Vorjahr kämpfte die gesamte italienische Öffentlichkeit dafür, dass der Moto2-Weltmeister von 2020 nach seinen tollen Leistungen eine Werksmaschine bekommt. Es hieß immer, dies sei nicht mehr möglich, dann bekam über den Winter Luca Marini eine. Nun hat sich dieser vermeidliche Nachteil zum vollen Vorteil von Bastianini erwiesen, mit dem ausgereiften 2021er-Modell konnte er seine Fähigkeiten erstmals richtig unter Beweis stellen. „Schon als ich das erste


Völlig von Emotionen überwältigt: Enea Bastianini nach seinem ersten MotoGP-Sieg für das Gresini-Team

MOTOGP


MOTOGP

Supergau für Ducati: Francesco Bagnaia brachte Jorge Martín zu Fall


MOTOGP

Enea Bastianini: Große Emotionen


MOTOGP

Da ging es zu Beginn richtig zur Sache: Pol Espargaró (#44) führt vor Marc Márquez (#93), Brad Binder (#33) und Bastianini

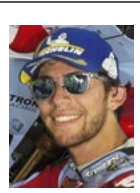
Mal auf diesem Motorrad gesessen bin, habe ich darin Potenzial gespürt. Letztes Jahr musste ich immer von weit hinten starten, durch meinen Startplatz in der ersten Reihe konnte ich von Beginn an vorne mitfahren und im richtigen Moment angreifen", freute sich Bastianini.

Die Wiedererstarkten

Brad Binder und Pol Espargaró, die mit Bastianini das Podest teilten, strahlten nicht minder. Pol Esparagró konnte seine Form aus der Vorsaison in Katar weiterführen.Wenn er im Qualifying auch nur Sechstschnellster war, war er sich schon da sicher, dass er in der Führungsgruppe mitfahren wird. Er übernahm nach einem fulminanten Start die Führung und baute sie bis auf zwei Sekunden aus, dabei fuhr er durchweg eine halbe Sekunde pro Runde schneller als die letztjährige Rennpace. „Ich wusste nicht, wie sich das Motorrad genau über die Renndistanz verhalten wird, aber ich hatte zu Beginn ein sehr gutes Gefühl", so Esparargó. „Doch zum Schluss hatte ich keine Benzinreserven, und mein Hinterreifen war auf der rechten Seite völlig am Ende. So konnte ich mich gegen Bastianini und Binder nicht mehr wehren, ich hatte gar Angst, dass ich völlig waffenlos bin und mich mein Bruder noch abfängt. Aber ich bin sehr froh, dass Honda wieder erstarkt ist, und ich kann jetzt das machen, wofür sie mich engagiert haben: Um Siege und um den Titel fahren."

Brad Binder war zum Schluss der Einzige, der noch die gleichen Reserven wie Bastianini hatte, und der Südafrikaner zeigte sich sehr zufrieden. „Es stimmt, dass alles an dem Motorrad neu war und bei den Tests noch nichts passte. Doch die Ingenieure haben aus den Daten, die wir dort gesammelt hatten, das richtige Paket zusammengestellt. Ich kann jetzt richtig einlenken und muss das Motorrad nicht mehr zwingen, das hat mir sehr geholfen, bis zum Schluss um den Sieg zu kämpfen. Aber das war bislang nur ein Rennen, wir müssen noch auf dem Boden bleiben." ■

DREI FRAGEN AN ENEA BASTIANINI



HÄTTEN SIE SICH VORSTELLEN KÖNNEN, HIER ZU GEWINNEN?
Ja, und ich war sehr aufgeregt. Wir haben bereits während der Tests unser Potenzial gesehen, und als wir in Katar ankamen, haben wir einen weiteren Schritt beim Setup und der Elektronik gemacht. Im Qualifying ist mir dann erstmals eine richtig gute Rundenzeit gelungen, so konnte ich aus der ersten Startreihe losfahren. Ich hatte mit dem weichen Hinterreifen ein Pumpen, so habe ich im Warmup den mittleren probiert, und der gab mir mehr Stabilität. Es war mit ihm zunächst nicht leicht, denn Pol Espargaró hat an der Spitze unheimlich gepusht, aber in den letzten Runden hat sich der Reifen als die richtige Wahl erwiesen, so konnte ich die Lücke schließen und gewinnen.

WAREN SIE SICH SICHER, DASS SIE IHN EINHOLEN?
Schon, aber man weiß ja nie. Honda, KTM und auch Suzuki haben gegenüber dem Vorjahr einen großen Schritt gemacht, und alle Fahrer sind sehr eng beisammen. Die Details sind nun der Schlüssel für einen MotoGP-Sieg.

WAS BEDEUTET FÜR SIE DIESER SIEG IM TEAM IHRES EINSTIGEN MENTORS FAUSTO GRESINI?
Fausto hat wirklich gute Leute in diesem Team zusammengestellt, und seine Witwe Nadia hat sie weiter beisammenhalten können. Das Klima in dem Team ist fantastisch, und ich bin sehr glücklich, dass ich ihnen diesen Sieg schenken konnte.

KTM wieder erstarkt

Wenn es bei den Wintertests auch so aussah, als könne KTM die neue RC16 nicht richtig aussortieren, zeigten die Österreicher in Katar eine Stärke wie noch nie, und nicht nur Brad Binders Podestplatz gab Grund zur Freude.

Von: **Imre Paulovits**



POLARTY PHOTO

KTM-Werksteam: Viel Freude über den zweiten Platz von Brad Binder

Gleich im ersten freien Training gab es einen Paukenschlag, nach dem KTM-Renndirektor Pit Beirer gleich fröhlicher durch seine Sonnenbrille blickte: Brad Binder hatte die Bestzeit vorgelegt und damit alle, die meinten, die Österreicher würden in Schwierigkeiten stecken, Lügen gestraft. „Das kann ruhig das ganze Wochenende so weitergehen", grinste Beirer, wenn er auch gleich einschränkte: „Das wird es aber sicherlich nicht." Nun, weit weg war das Endergebnis schließlich auch nicht, dem grimmigen Südafrikaner fehlten im Ziel ganze drei Zehntelsekunden auf den Sieger Enea Bastianini.

Die analytische Arbeit, die die KTM-Ingenieure im Winter in die Weiterentwicklung der RC16 gesteckt haben, hat sich ausgezahlt. Wie es über den Winter beschlossen wurde, ist die Testarbeit nun streng vom Rennwochenende getrennt, dort hatte man alle erdenklichen Kombinationen von Teilen durchprobiert, und die Datenanalysen haben sich als richtig erwiesen. „Ich habe die Saison noch nie mit einem so guten Gefühl begonnen", gestand Brad Binder. „Wir haben die meisten unserer Schwächen beseitigen können, vor allem aber lässt sich das Motorrad nun perfekt einlenken. Dadurch muss ich weder mich noch den Vorderreifen so beanspruchen. Vorher konnte ich nur dann leicht einlenken, wenn die Bremse noch gezogen war, jetzt geht es auch ohne – und das Motorrad lässt sich damit viel leichter auf der Linie halten. Auch Überholmanöver gehen so mit viel weniger Risiko."

Wenn Miguel Oliveira auch stürzte, war der Portugiese guter Dinge. „Brad hat gezeigt, welches Potenzial unser Motorrad hat. Ich konnte es diesmal nicht nutzen, wir sind aber viel besser aufgestellt als letztes Jahr." Dass auch Remy Gardner bei seinem MotoGP-Debüt punktete, zeigt, dass die Richtung bei den Österreichern stimmt. ■

KOMMENTAR

DIE MOTOGP-FAHRER GABEN SO MANCHE PROGNOSE vor dem ersten Rennwochenende. Pedro Acosta wurde als der kommende Moto2-Weltmeister gehandelt, Dennis Foggia als der in der Moto3. Über den MotoGP-Weltmeister waren sie sich nicht einig, Francesco Bagnaia, Marc Márquez, Joan Mir und Fabio Quartararo wären es gerne selber. Bei den Team-Präsentationen hatte mancher Underdog viel Selbstbewusstsein gezeigt, und beim WM-Start in Katar bewahrheitete sich einiges davon. Die Motorrad-Weltmeisterschaft ist umkämpfter als je zuvor, in allen Klassen gibt es ein Dutzend Piloten, die fürs Podium und auch für einen Sieg infrage kommen. Aber wie viel Arbeit hinter jedem einzelnen steckt und welche Schicksale in dieser schnellen Welt am ständigen Limit stecken, wurde selten so deutlich wie bei dem Sieg von Enea Bastianini für das Team des verstorbenen Fausto Gresini. So kann die Weltmeisterschaft auch dem gesamten Motorsport gerne als Vorbild dienen.



Imre Paulovits
Leiter Motorradsport

AUS DEM FAHRERLAGER

VATER STATT FAHRER

Er war zwar nicht da, trotzdem redete jeder über ihn. Es war das erste Rennen der MotoGP-Ära ohne Valentino Rossi, trotzdem sah man auf den Tribünen noch immer ganze Familien in gelben 46-Uniformen. Dass der neunfache Weltmeister das Gesprächsthema des Paddocks war, hatte aber einen anderen Grund. Pünktlich zum Saisonstart am Freitag brachte seine Freundin Francesca Sofia Novello Töchterchen Giulietta zur Welt.

FÜR DEN FRIEDEN

Der Krieg in der Ukraine war auch im Fahrerlager ein Thema. Im Fernsehbild erschien am rechten unteren Rand die Aufschrift „United for Peace", und am Donnerstag stellte sich das gesamte MotoGP-Startfeld hinter einem Banner mit dieser Aufschrift auf. Auch einzelne Teams und Fahrer trugen Aufschriften an ihren Motorrädern oder Helmen, die zum Frieden aufriefen. Die Motorräder von Valentino Rossis Moto2 und MotoGP-Teams trugen die gelbe Aufschrift Peace, und Franco Morbidelli, der bereits eine Helm-Lackierung gegen Rassismus anfertigen ließ, trug diesmal einen Kopfschutz mit Blumenmotiv und Friedens-Zeichen.

NEUE ZEREMONIE

Die Dorna hat sich Gedanken gemacht, wie man die Grands Prix einer Weltmeisterschaft noch würdiger gestalten kann und vor dem MotoGP-Rennen eine neue Prozedur eingeführt. So wird vor dem Startfeld ein roter Teppich ausgerollt, die staatlichen Oberhäupter, FIM-Präsident Jorge Viegas und Dorna-CEO Carmelo Ezpeleta nehmen auf ihm Aufstellung, und es wird sowohl die große WM-Trophäe der FIM mit allen Namen der Königsklassen-Weltmeister seit 1949 als auch die Siegertrophäe, die nach dem Rennen auf dem Podium überreicht wird, auf einem Tisch präsentiert. Dann wird die Nationalhymne des veranstaltenden Landes oder auch der Region gespielt, bevor das MotoGP-Spektakel losgeht.



MOTOGP

Armeekapelle mit Dudelsäcken

DUDELSÄCKE IN DER WÜSTE

Bei dieser Gelegenheit wurde die Nationalhymne von Katar von der offiziellen Kapelle seiner Armee vorgetragen. Dass die Wüstensöhne nicht erst seit Kurzem Dinge, die sie in anderen Kulturen gut finden, übernehmen, wurde dabei optisch und akustisch vorgeführt. Neben Blechbläsern und Trommeln gehören zu dieser Marschkapelle auch Dudelsackbläser, die ihren schottischen Kollegen in nichts nachstehen. ■ IP

MOTOGP-ERGEBNISSE

Lusail (Q) – 6. März 2022 1. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 118,360 km über 22 Runden à 5,380 km. 24 Fahrer gestartet, 18 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 23 Grad, Asphalt 28 Grad. Schnitt des Siegers: 168,2 km/h.

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Topspeed	Schnellste Rd.	Reifen v./h.	Punkte
1.	Enea Bastianini (I)	Ducati D16 GP21	22	42.13,198 min	355,2 km/h	1.54,338 min	S/M	25
2.	Brad Binder (ZA)	KTM RC16	22	+0,346 sec	349,5 km/h	1.54,484 min	M/M	20
3.	Pol Espargaró (E)	Honda RC 213 V	22	+1,351 sec	347,2 km/h	1.54,534 min	S/S	16
4.	Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	22	+2,242 sec	354,0 km/h	1.54,465 min	S/M	13
5.	Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	22	+4,099 sec	354,0 km/h	1.54,643 min	S/S	11
6.	Joan Mir (E)	Suzuki GSX-RR	22	+4,843 sec	357,6 km/h	1.54,689 min	S/M	10
7.	Álex Rins (E)	Suzuki GSX-RR	22	+8,810 sec	354,0 km/h	1.54,610 min	S/M	9
8.	Johann Zarco (F)	Ducati D16 GP22	22	+10,536 sec	352,9 km/h	1.54,671 min	S/S	8
9.	Fabio Quartararo (F)	Yamaha YZR-M1	22	+10,543 sec	348,3 km/h	1.54,916 min	S/M	7
10.	Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	22	+14,967 sec	349,5 km/h	1.55,080 min	S/M	6
11.	Franco Morbidelli (I)	Yamaha YZR-M1	22	+16,712 sec	349,5 km/h	1.54,853 min	S/S	5
12.	Maverick Viñales (E)	Aprilia RS-GP	22	+23,216 sec	354,0 km/h	1.55,210 min	S/M	4
13.	Luca Marini (I)	Ducati D16 GP22	22	+27,283 sec	350,6 km/h	1.55,480 min	S/S	3
14.	Andrea Dovizioso (I)	Yamaha YZR-M1	22	+27,374 sec	348,3 km/h	1.55,415 min	S/M	2
15.	Remy Gardner (AUS)	KTM RC16	22	+41,107 sec	347,2 km/h	1.55,974 min	M/M	1
16.	Darryn Binder (ZA)	Yamaha YZR-M1	22	+41,119 sec	346,1 km/h	1.55,591 min	S/M	-
17.	Fabio Di Giannantonio (I)	Ducati D16 GP21	22	+41,349 sec	336,4 km/h	1.55,982 min	S/M	-
18.	Raúl Fernández (E)	KTM RC16	22	+42,357 sec	347,2 km/h	1.55,954 min	M/M	-
	Nicht gewertet:							
	Jorge Martín (E)	Ducati D16 GP22	11	+11 Runde	352,9 km/h	1.54,771 min	S/S	-
	Francesco Bagnaia (I)	Ducati D16 GP22	11	+11 Runde	352,9 km/h	1.54,654 min	S/M	-
	Miguel Oliveira (P)	KTM RC16	10	+12 Runde	349,5 km/h	1.54,831 min	M/M	-
	Álex Márquez (E)	Honda RC 213 V	9	+13 Runden	352,9 km/h	1.55,205 min	S/S	-
	Marco Bezzecchi (I)	Ducati D16 GP21	6	+16 Runden	352,9 km/h	1.55,446 min	S/S	-
	Jack Miller (AUS)	Ducati D16 GP22	6	+16 Runden	351,7 km/h	1.55,520 min	S/S	-

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Martín	1.53,011 min
2.	Bastianini	1.53,158 min
3.	M. Márquez	1.53,283 min
4.	Miller	1.53,298 min
5.	A. Espargaró	1.53,319 min
6.	P. Espargaró	1.53,346 min
7.	B. Binder	1.53,350 min
8.	Mir	1.53,407 min
9.	Bagnaia	1.53,411 min
10.	Rins	1.53,481 min
11.	Quartararo	1.53,635 min
12.	Morbidelli	1.53,982 min
13.	Zarco	1.53,780 min
14.	Oliviera	1.53,819 min
15.	Bezzecchi	1.53,915 min
16.	Nakagami	1.54,038 min
17.	Marini	1.54,222 min
18.	A. Márquez	1.54,224 min
19.	Viñales	1.54,228 min
20.	Dovizioso	1.54,244 min
21.	Di Giannantonio	1.54,276 min
22.	Gardner	1.54,378 min
23.	Fernández	1.54,889 min
24.	D. Binder	1.56,011 min

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Bastianini	25
2.	B. Binder	20
3.	P. Espargaró	16
4.	A. Espargaró	13
5.	M. Márquez	11
6.	Mir	10
7.	Rins	9
8.	Zarco	8
9.	Quartararo	7
10.	Nakagami	6

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	Ducati	25
2.	KTM	20
3.	Honda	16
4.	Aprilia	13
5.	Suzuki	10
6.	Yamaha	7

WM-STAND TEAMS

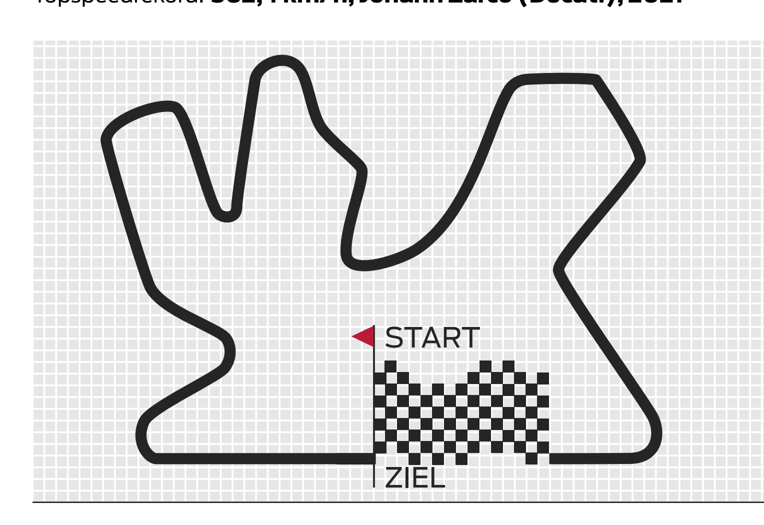
	Team	Punkte
1.	Repsol Honda Team	27
2.	Gresini Racing MotoGP	25
3.	Red Bull KTM Factory Racing	20
4.	Team Suzuki Ekstar	19
5.	Aprilia Racing	17
6.	Monster Energy Yamaha MGP	12
7.	Pramac Racing	8
8.	LCR Honda Idemitsu	6
9.	Mooney VR46 Racing Team	3
10.	WithU Yamaha RNF MotoGP	2

„Es werden sicherlich auch schwerere Rennen kommen, aber ich denke, wir sind mit unserem Paket und unserem Team bis Ende der Saison gut gerüstet.“

Enea Bastianini

LOSAIL INTERNATIONAL CIRCUIT (Q) 5,380 KM

Rundenrekord: **1.54,338, Enea Bastianini (Ducati), 2022**
Trainingsrekord: **1.52,772, Francesco Bagnaia (Ducati), 2021**
Topspeedrekord: **362,4 km/h, Johann Zarco (Ducati), 2021**





GRESINI RACING

Flieder in der Wüste: Enea Bastianini und das Gresini-Team führen die WM an

Celestino Vietti feiert Überraschu



Flucht nach vorn: Celestino Vietti (#13) war im Rennen eine Klasse für sich

VR46

Nach der Vorsaison hatte ihn niemand als Favoriten auf dem Schirm. Dann fiel Celestino Vietti die Pole-Position in den Schoß, von wo er einem überlegenen Sieg entgegenfuhr.

Von: **Imre Paulovits**

Letztes Jahr bekam Celestino Vietti von Valentino Rossi die Chance, neben Marco Bezzecchi in der Moto2 zu lernen, nach dessen MotoGP-Aufstieg ist Vietti nun die Nummer 1 des VR46-Moto2-Teams. Wenn ihn bislang auch die wenigsten als ernsthaften Sieg- und Titelkandidaten auf der Liste hatten, hat sich der 20-jährige Italiener nun allen ins Gedächtnis gerufen. „Ich habe bei meiner Wintervorbereitung nichts anders gemacht als bisher, aber durch das Jahr Erfahrung in der Moto2 konnten mein Team und ich gezielter an meinem Fahrstil und

Moto2

Triumph hat die Motoren überarbeitet

Das gab es in den ersten Jahren der Moto2 nicht: Blieben die Einheitsmotoren von Honda über acht Jahre gleich, werden die von Triumph ständg weiterentwickelt.

Von: **Imre Paulovits**

Triumph hat seinen Vertrag mit der Dorna als Lieferant der Einheitsmotoren der Moto2 für drei weitere Jahre verlängert, in diesem Jahr haben sie das Getriebe überarbeitet und mit einem längeren ersten Gang versehen. Dadurch ist die Gefahr, dass versehentlich zwischen dem ersten und dem zweiten Gang ein Leerlauf geschaltet wird, nicht eliminiert, aber etwas reduziert worden. „Man darf nicht vergessen, dass es ein überarbeiteter Serienmotor ist und wir dort einen Leerlauf haben müssen“, so Steve Sargent, Triumphs Chief Product Officer. „Aber dadurch, dass der erste und der zweiten Gang enger beisammenliegen, ist der Drehzahlsprung nicht so groß, und es lässt sich mechanisch etwas leichter schalten.“

Dies ist aber nicht die einzige Entwicklung. „Wir haben die Masse des Primärtriebs erleichtert, so dreht der Motor schneller hoch“, verrät Sargent. „Dazu haben wir die Reibung im Kurbeltrieb reduzieren können. Wenn wir nicht die Lockdowns wegen Corona gehabt hätten, hätten wir noch mehr Neuerungen gebracht. Wir testen sie aber und hoffen, dass wir sie für 2023 bringen können. Wir wollen nicht für sechs Jahre auf einem Stand bleiben, sondern ständig weiterkommen und kontinuierlich die Leistung erhöhen.“ Die Fahrer geben auch zu, dass sich die Motoren kräftiger anfühlen.

Triumph bekennt sich zum Engagement im Motorsport, und die Moto2-Entwicklung hat bereits für die Serie gefruchtet. „Die Erkenntnisse, die wir beim Gasfluss mit dem überarbeiteten Zylinderkopf und den Materialien für die Ventile und Federn gemacht haben, haben uns bei der Weiterentwicklung der Street Triple, aber auch der größeren Speed Triple geholfen. Dazu sind die fast eine Million Kilometer, die die Moto2-Fahrer unter Extrembedingungen gefahren sind, unheimlich hilfreich zur Ermittlung der Belastbarkeit von Teilen. Da hilft die Praxis oft viel weiter als die Simulationsprogramme der Ingenieure.“ ■



TRIUMPH

Triumph-Motor: Kurbeltrieb, Primärtrieb und Getriebe überarbeitet

ngssieg für VR46

am Setup des Motorrads arbeiten", so Vietti. „Zunächst hatten wir Probleme, dann haben wir eine Menge durchprobiert und das Motorrad viel besser verstanden als letztes Jahr.

So richtig in den Blick schob sich der VR46-Pilot aber erst, als Sam Lowes nachträglich seine schnellste Runde im Qualifying gestrichen wurde, weil er irgendwo leicht neben die Streckenbegrenzung kam und so Vietti auf der Pole-Position stand. Doch dann kam der Sonntag. Vietti setzte sich umgehend in Führung und verschwand für alle auf Nimmerwiedersehen. Arón Canet versuchte, ihm noch eine Weile zu folgen, aber der Speed des Italieners war einfach zu hoch, und er zog unaufhaltsam davon. „Ganz ehrlich hätten wir auch nicht gedacht, dass ich so schnell fahren kann", gab Vietti zu. „Wir haben eine kleine Änderung im Warmup probiert, damit der Reifen länger hält, und damit hat das Motorrad plötzlich noch viel besser funktioniert."

Marcel Schrötter hatte mit dem vor zwei Wochen operierten linken Mittelhandknochen ein schmerzhaftes Wochenende, der Intact-Pilot biss aber auf die Zähne. Im zweiten freien Training fuhr er die drittschnellste Zeit und machte sich Hoffnungen, diesmal auch im Qualifying zu brillieren und so endlich ein Rennen wieder von weiter vorne angehen zu können. Doch dann stürzte er im Qualifying und musste mit Startplatz 13 Vorlieb nehmen, von wo aus er im Rennen bis auf Platz 10 vorfuhr. „Über diesen zehnten Platz freue ich mich richtig", so Schrötter nach dem Rennen erleichtert. „Angesichts meiner Verletzung können wir zufrieden sein. Aber ich betrachte das Ergebnis auch mit einem weinenden Auge, weil die Jungs vor mir nicht weit weg waren. Nach dem Start hing ich zwei Runden hinter ein paar Fahrern fest. Als ich an diesen Leuten vorbei war, war die Lücke zur Gruppe schon zu groß." ■

NACHRICHTEN

MOTOGP

Wie stark die Suzuki gegenüber dem Vorjahr verbessert wurde, konnte man eindrucksvoll auf der langen Zielgeraden erleben: Während 2021 Joan Mir und Álex Rins dort mühelos von den Ducati geschluckt wurden, kam diesmal niemand an den blauen Rennern vorbei, und dafür konnte Rins in gleicher Weise Fabio Quartararo überholen. Jack Miller mutmaßte: „Die haben gegenüber dem Vorjahr 30 PS mehr!" Dies relativierte Joan Mir: „Das sieht nur so aus. Suzuki hat einiges an Leistung gefunden, aber das meiste macht die Heckabsenkung aus, die uns effektiver beschleunigen lässt und die wir letztes Jahr noch nicht hatten." Die beiden Suzuki wurden von vielen als Sieger prognostiziert, aber mehr als P6 für Mir und P7 für Rins war doch nicht drin. „Ich bin sehr enttäuscht", gab Mir zu. „Der Hinterreifen hat unerwartet früh nachgelassen, so konnte ich nicht angreifen."

MOTOGP

Weltmeister Fabio Quartararo machte von Beginn an gute Miene zum bösen Spiel. Er verlor auf der Geraden über 10 km/h auf die Schnellsten. „Ich kann jetzt natürlich bis Valencia immer darüber klagen, dass wir zu wenig Leistung haben, aber das bringt uns nicht vorwärts", so der 22-jährige Franzose. „Fakt ist, dass wir bei der Leistung nicht weitergekommen sind, während alle anderen zugelegt haben." Die Yamaha-Ingenieure wollten nicht das Risiko eingehen, die anderen guten Seiten der M1 – den hohen Kurvenspeed und die leichte Fahrbarkeit – wegen Mehrleistung aufs Spiel zu setzen. Quartararo aber sagt: „Ich würde auf einiges verzichten, wenn ich auf der Geraden mit den schnellsten mithalten könnte." Im Rennen zeigte sich aber schnell: Es fehlt der Yamaha auch an Grip, Quartararo wurde als bester Yamaha-Pilot Neunter.

MOTO2-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Lusail (Q) – 6. März 2022 1. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 107,600 km über 20 Runden à 5,380 km. 29 Fahrer gestartet, 26 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 25 Grad, Asphalt 33 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Celestino Vietti (I)	Kalex	20	39.53,637 min	1.59,053 min	25
2.	Áron Canet (E)	Kalex	20	+6,154 sec	1.59,107 min	20
3.	Sam Lowes (GB)	Kalex	20	+10,181 sec	1.59,062 min	16
4.	Augusto Fernández (E)	Kalex	20	+10,259 sec	1.59,241 min	13
5.	Tony Arbolino (I)	Kalex	20	+11,421 sec	1.59,422 min	11
6.	Ai Ogura (J)	Kalex	20	+12,331 sec	1.59,208 min	10
7.	Jorge Navarro (E)	Kalex	20	+14,866 sec	1.59,819 min	9
8.	Joe Roberts (USA)	Kalex	20	+15,371 sec	1.59,635 min	8
9.	Cameron Beaubier (USA)	Kalex	20	+17,368 sec	1.59,369 min	7
10.	Marcel Schrötter (D)	Kalex	20	+18,908 sec	2.00,005 min	6
11.	Jake Dixon (GB)	Kalex	20	+18,958 sec	1.59,692 min	5
12.	Pedro Acosta (E)	Kalex	20	+26,051 sec	1.59,714 min	4
13.	Albert Arenas (E)	Kalex	20	+26,139 sec	1.59,960min	3
14.	Jeremy Alcoba (E)	Kalex	20	+31,755 sec	2.00,518 min	2
15.	Romano Fenati (I)	Boscoscuro	20	+33,639 sec	2.00,306 min	1
16.	Fermín Aldeguer (E)	Boscoscuro	20	+34,155 sec	2.00,272 min	-
17.	Marcos Ramírez (E)	MV Agusta	20	+36,282 sec	2.00,297 min	-
18.	Simone Corsi (I)	MV Agusta	20	+37,699 sec	2.00,319 min	-
19.	Bo Bendsneyder (NL)	Kalex	20	+40,594 sec	2.00,495 min	-
20.	Manuel Gonzalez (E)	Kalex	20	+43,946 sec	2.00,925 min	-
21.	Gabriel Rodrigo (RA)	Kalex	20	+44,347 sec	2.00,988 min	-
22.	Alessandro Zaccone (I)	Kalex	20	+49,180 sec	2.00,975 min	-
23.	Keminth Kubo (T)	Kalex	20	+50,203 sec	2.01,138 min	-
24.	Zonta v. d. Goorbergh (NL)	Kalex	20	+56,194 sec	2.01,520 min	-
25.	Sean Dylan Kelly (USA)	Kalex	20	+56,336 sec	2.01,501 min	-
26.	Niccolò Antonelli (I)	Kalex	20	+56,357 sec	2.01,397 min	-
	nicht gewertet:					
	Barry Baltus (B)	Kalex	19	+1 Runden	2.00,538 min	-
	Lorenzo Dalla Porta (I)	Kalex	15	+5 Runden	2.00,909 min	-
	Filip Salac (CZ)	Kalex	2	+18 Runden	1.59,596 min	-

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Vietti	25
2.	Canet	20
3.	Lowes	16
4.	Fernández	13
5.	Arbolino	11
6.	Ogura	10
7.	Navarro	9
8.	Roberts	8
9.	Beaubier	7
10.	Schrötter	6

WM-STAND KONSTRUKTEURE

	Hersteller	Punkte
1.	Kalex	25
2.	Boscoscuro	1

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Flexbox HP40	29
2.	Elf Marc VDS Racing Team	27
3.	Mooney VR46 Racing T.	25
7.	Liqui Moly IntactGP	8

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Vietti	1.59,082 min
2.	Arbolino	1.59,194 min
3.	Lowes	1.59,226 min
4.	Salac	1.59,287 min
5.	Ogura	1.59,302 min
6.	Fernández	1.59,339 min
7.	Dixon	1.59,357 min
8.	Aldeguer	1.59,359 min
9.	Canet	1.59,480 min
10.	Acosta	1.59,528 min
11.	Beaubier	1.59,551 min
12.	Navarro	1.59,626 min
13.	Schrötter	1.59,670 min
14.	Roberts	1.59,671 min
15.	Arenas	1.59,779 min
16.	Baltus	1.59,833 min
17.	Bendsneyder	1.59,971 min
18.	Chantra	2.00,213 min
19.	Corsi	2.00,063 min
20.	Dalla Porta	2.00,151 min
21.	Ramirez	2.00,151 min
22.	Alcoba	2.00,270 min
23.	Rodrigo	2.00,542 min
24.	Gonzales	2.00,551 min
25.	Zaccone	2.00,957 min
26.	Kubo	2.01,033 min
27.	Fenati	2.01,137 min
28.	Kelly	2.01,201 min

Andrea Migno setzt sich in de

Strafen, Stürze, technische Probleme – und zum Schluss stand ein Routinier ganz oben. Der 26-jährige Italiener Andrea Migno gewann den WM-Auftakt um Haaresbreite.

Von: **Dian Sulistiyowati**

Er gilt als der Liebling aller in der VR46 Academy. Alle mögen seine offene und natürliche Art, und wohl niemand bringt so viel Stimmung in die Runde wie Andrea Migno. Doch während die Jungs, die einst mit ihm angefangen haben, bereits WM-Titel errungen haben oder bis in die MotoGP gekommen sind, fährt der 26-Jährige bereits seine zehnte Saison in der Moto3, und auch sein letzter und einziger Sieg lag bereits fünf Jahre zurück – bis zu diesem Sonntagnachmittag in Katar. Denn da nutzte der Snipers-Pilot seine Chance und die Kraft seiner Honda, und nun ist er erstmals WM-Leader!

Doch dafür mussten andere erst bluten. Izan Guevara, Junior-Weltmeister von 2020, hatte die Pole-Position herausgefahren, doch weil er im Warm-up Schlangenlinien auf der Zielgeraden fuhr, wurde er genau wie die beiden Leopard-Piloten Dennis Foggia und Tatsuki Suzuki von der Rennleitung mit saftigen Strafen belegt – weil zum Glück nichts passiert ist, nicht mit ganz so harten wie Deniz Öncü in Austin, als deshalb drei Fahrer zum Sturz kamen und nur ein Wunder verhindern konnte, dass niemand verletzt wurde, und er zwei Rennen zusehen musste. Aber immerhin musste er vom Ende der Startaufstellung starten, zusätzlich ein Long-Lap-Penalty absolvieren. Foggia bekam noch ein zweites Long-Lap-Penalty wegen Langsamfahrens auf der Ideallinie.

So setzte sich zunächst Husqvarna-Pilot Ayumu Sasaki an die Spitze, und der Schützling von Peter Öttl und Max Biaggi fuhr dem restlichen Feld einfach davon, während hinter ihm der Kampf um die Plätze tobte. Als seine Verkleidung brach, schmolz sein Vorsprung dahin und er musste gar aufgeben. Andrea Migno nutzte nun all seine Erfahrung, und obwohl Sergio Garcia noch einen Angriff aus der letzten Kurve versuchte, schüttelte ihn Migno geschickt aus dem Windschatten und gewann mit ganzen 37 Tausendstelsekunden Vorsprung. „Ich konnte Sasaki am Anfang nicht folgen, aber mein Ziel war es, maximal zu pushen und ein gutes Rennen zu fahren, und das ist mir gelungen“, freute sich Migno. „Zum Schluss habe ich nur den Kopf runtergetan und hatte die Ziellinie vor Augen, und es hat gereicht.“ Ob er jetzt nach den Podestplätzen in Misano und in Portimão im Vorjahr einen zweiten Frühling erlebt? „Wir haben zumindest sehr hart gearbeitet. Mal sehen, wie sich das bei den weiteren Rennen auszahlt“, bleibt Migno erst einmal auf dem Boden der Tatsachen. ■



MOTOGP

So knapp war es im Ziel: Links Migno, rechts Garcia – ganze 37 Tausendstel getrennt

Moto3

Superform von Ayumu Sasaki blieb unbelohnt

Husqvarna-Pilot Ayumu Sasaki sah lange wie der sichere Sieger aus. Doch dann hatte er einen Rutscher und riss sich die Verkleidungshalterung ab. Dafür wurde John McPhee Fünfter.

Ayumu Sasaki hatte so ziemlich alles Pech des Wochenendes in seiner Box versammelt. Am Freitag hatte er einen technischen Defekt, als es zählte, am Samstag wurde ihm seine schnellste Runde wegen gelber Flagge gestrichen. Er schaffte es in die Q2 und hielt lange die Bestzeit, bis sie ihm Izan Guevara um acht Tausendstelsekunden entriss. Dann hatte der 21-jährige Japaner eine Pace wie kein anderer, doch als er schon drei Sekunden Vorsprung hatte, passierte ihm das Missgeschick, bei dem er sich die Verkleidung abriss, die ihn fortan in jeder Kurve behinderte.

Dafür fuhr sein Teamkollege John McPhee ein solides Rennen. Wenn er nach dem Start auch etwas eingeklemmt wurde und zunächst aus den Top 10 fiel, arbeitete er sich doch wieder bis auf P5 vor. „Ich denke, es ist noch mehr möglich, und da will ich das nächste Rennen in Indonesien nutzen“, zeigt sich der Schotte angriffslustig. ■ IP



MAX RACING

Hier führt Sasaki noch das Rennen an

Asia Talent Cup

Ezawa und Odaki teilen sich die Siege

Der Asia Talent Cup war in Katar zunächst fest in japanischer Hand. Im ersten Rennen standen drei Söhne Nippons auf dem Podest, im zweiten immerhin einer – aber ganz oben.

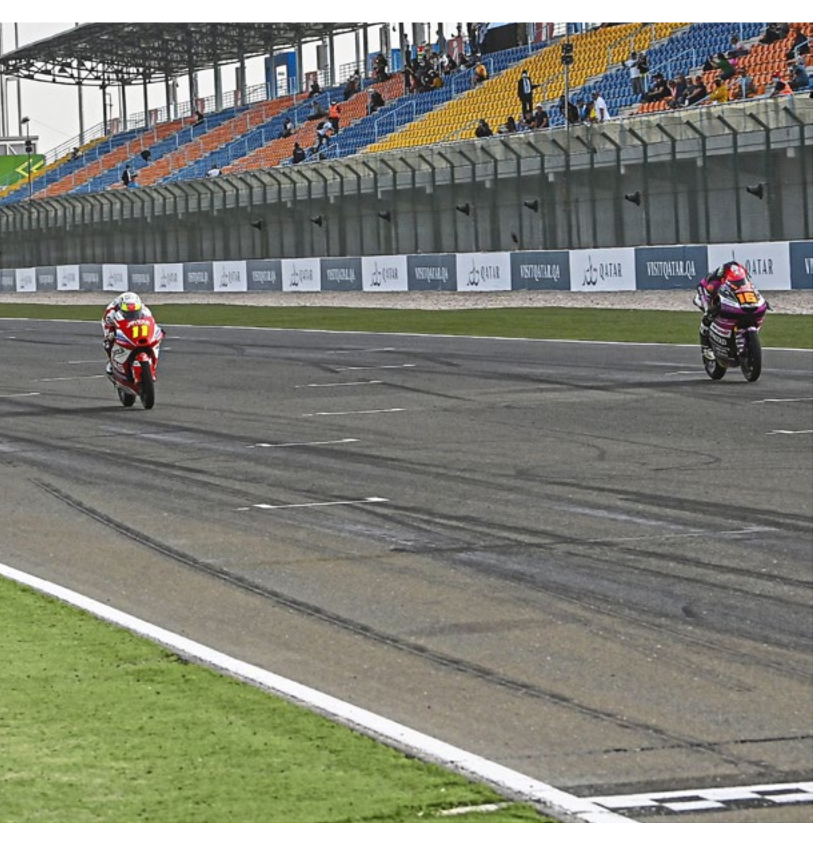
Große Kämpfe auf kleinen Maschinen – der Asia Talent Cup begann dieses Jahr wieder spannend. Im ersten Rennen lieferten sich drei junge Japaner ein Wimpernschlagfinale, bei dem Rookie Shinya Ezawa mit ganzen vier Hundertstelsekunden vor dem erfahreneren Gun Mie und weiteren zwei Hundertstel vor Amon Odaki gewann. Im zweiten Rennen konnte sich Odaki vom restlichen Feld lösen und einen ungefährdeten Sieg herausfahren, dafür tobte hinter ihm der Kampf um Platz 2 mit umso heftigerer Intensität, und aus den Windschattenkämpfen auf der langen Zielgeraden kam immer jemand anderes als Erster heraus. Beim Sprint zur Ziellinie behielt dann der einheimische Hamad al-Sahouti die Oberhand in der Gruppe und wurde Zweiter vor dem Indonesier Ega Pratama. ■ IP



ATC

Kampf um die Positionen: Rechts Sieger Amon Adaki (#14)

m Chaos durch



Moto3

Xavi Artigas rettet die CFMoto-Ehre

Carlos Tatay wurde abgeschossen und konnte seine Form im Rennen so nicht beweisen. Dafür fuhr Xavi Artigas auf Anhieb in die Top 10.

Carlos Tatay und Xavier Artigas sorgten dafür, dass die CFMoto-Bikes von PrüstelGP gleich gut in Szene gesetzt wurden. Tatay war im Qualifying Elfter, Artigas lag auf Platz 13 knapp dahinter. Was mit einem Blitzstart sehr vielversprechend begann, war für Carlos Tatay auf Platz 5 liegend nach nicht einmal einer halben Runde unverschuldet bereits schon wieder vorbei, weil er nach einem Rempler zum Sturz kam. Xavier Artigas konnte sich das Rennen über in der Führungsgruppe behaupten und beendete den Großen Preis von Katar auf P10.

„Ich bin mit dem ganzen Wochenende sehr zufrieden, weil ich das Motorrad verstanden habe", freute sich Artigas. „Nach dieser Lernerfahrung sind wir bereit für das nächste Rennen." Tatay nahm trotz der Enttäuschung etwas Positives mit. „Wir hatten eine starke Vorsaison, haben effektiv gearbeitet und meine Pace hier in Katar war richtig gut", so der 18-jährige Spanier. „Das war erst das erste Rennen, und wir haben noch 20 weitere vor uns" ■ IP



LEKL

Carlos Tatay: Von P5 abgeschossen

MOTO3-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Lusail (Q) – 6. März 2022 1. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 96,840 km über 18 Runden à 5,380 km. 29 Fahrer gestartet, 22 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 27 Grad, Asphalt 41 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Andrea Migno (I)	Honda	18	37.59,522 min	2.05,980 min	25
2.	Sergio Garcia (E)	GasGas	18	+0,037 sec	2.05,770 min	20
3.	Kaito Toba (J)	KTM	18	+0,573 sec	2.05,697 min	16
4.	Deniz Öncü (TR)	KTM	18	+0,594 sec	2.05,771 min	13
5.	John McPhee (GB)	Husqvarna	18	+1,064 sec	2.05,623 min	11
6.	Diogo Moreira (BR)	KTM	18	+1,481 sec	2.05,849 min	10
7.	Dennis Foggia (I)	Honda	18	+1,951 sec	2.05,561 min	9
8.	Izan Guevara (E)	GasGas	18	+2,545 sec	2.05,844 min	8
9.	Ryusei Yamanaka (J)	KTM	18	+2,742 sec	2.05,849 min	7
10.	Xavier Artigas (E)	CFMoto	18	+6,055 sec	2.05,636 min	6
11.	Ivan Ortolá (E)	KTM	18	+6,080 sec	2.06,022 min	5
12.	Riccardo Rossi (I)	Honda	18	+12,933 sec	2.05,933 min	4
13.	Stefano Nepa (I)	KTM	18	+12,974 sec	2.06,285 min	3
14.	Adrian Fernández (E)	KTM	18	+12,989 sec	2.06,065 min	2
15.	Joel Kelso (AUS)	KTM	18	+13,084 sec	2.06,148 min	1
16.	Daniel Holgado (E)	KTM	18	+12,999 sec	2.06,050 min	-
17.	Matteo Bertelle (I)	KTM	18	+29,098 sec	2.06,199 min	-
18.	Elia Bartolini (RSM)	KTM	18	+29,128 sec	2.06,495 min	-
19.	Mario Aji (RI)	Honda	18	+29,497 sec	2.06,300 min	-
20.	Ana Carrasco (E)	KTM	18	+43,108 sec	2.07,731 min	-
21.	Gerard Riu Male (E)	KTM	18	+47,964 sec	2.08,017 min	-
22.	Joshua Whatley (GB)	Honda	18	+48,272 sec	2.08,143 min	-
	nicht gewertet:					
	Ayumu Sasaki (J)	Husqvarna	12	+6 Runden	2.05,689 min	-
	Jaume Masià (E)	KTM	9	+9 Runde	2.05,997 min	-
	Alberto Surra (I)	Honda	9	+9 Runde	2.06,778 min	-
	Scott Ogden (GB)	Honda	6	+12 Runde	2.06,497 min	-
	Lorenzo Fellon (F)	Honda	3	+15 Runden	2.06,333min	-

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Migno	25
2.	Garcia	20
3.	Toba	16
4.	Öncü	13
5.	McPhee	11
6.	Moreira	10
7.	Foggia	9
8.	Guevara	8
9.	Yamanaka	7
10.	Artigas	6
11.	Ortolá	10

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	Honda	25
2.	GasGas	20
3.	KTM	16
4.	Husqvarna	11
5.	CFMoto	6

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	GasGas Aspar Team	28
2.	Rivacold Snipers Team	25
3.	CIP Green Power	17
4.	MT Helmets – MSI	17
5.	Red Bull KTM Tech 3	15
6.	Sterilgarda Max Racing Team	11
7.	Leopard Racing	9
8.	MTA Team	8
9.	CFMoto PrüstelGP	6
10.	SIC58 Squadra Corse	4

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Sasaki	2.04,896 min
2.	Masià	2.05,023 min
3.	Migno	2.05,174 min
4.	Yamanaka	2.05,536 min
5.	McPhee	2.05,549 min
6.	Garcia	2.05,658 min
7.	Ortolá	2.05,763 min
8.	Tatay	2.05,900 min
9.	Öncü	2.06,173 min
10.	Artigas	2.06,384 min
11.	Toba	2.06,400 min
12.	Holgado	2.06,445 min
13.	Rossi	2.06,631 min
14.	Kelso	2.06,720 min
15.	Bertelle	2.10,067 min
16.	Nepa	2.06,391 min
17.	Ogden	2.06,394 min
18.	Moreira	2.06,705 min
19.	Surra	2.06,907 min
20.	Fernández	2.06,997 min
21.	Fellon	2.07,075 min
22.	Aji	2.07,889 min
23.	Carrasco	2.08,013 min
24.	Bartolini	2.08,270 min
25.	Riu Male	2.08,779 min
26.	Whatley	2.09,679 min
27.	Guevara	2.04,811 min
28.	Foggia	2.05,189 min
29.	Suzuki	2.05,683 min



Spektakulär und schnell: Der Weltmeister konnte in Aragón dazulernen

WORLDSBK

Topraks Versöhnung

Eigentlich gehörte die anspruchsvolle Strecke vom Motorland Aragón nicht zu den Favoriten von Superbike-Weltmeister Toprak Razgatlioglu. Nach einem zweitägigen Test von Yamaha hat er seine Meinung etwas geändert.

Von: **Imre Paulovits**

Bislang trafen Weltmeister Toprak Razgatlioglu sowie sein Vorgänger und nun Herausforderer Jonathan Rea erst einmal bei den Wintertests aufeinander, dabei lieferten sie sich in Portimão bereits ein heftiges Trainingsduell, bei dem der 25-jährige Türke wieder die Oberhand behielt. Nun setzte Yamaha die Wintervorbereitungen fort und testete zwei Tage lang mit seinem Superbike-WM-Werksteam sowie dem GRT Satelliten-Team und dem Gil Motorsport Kundenteam zwei Tage lang im Motorland Aragón. Dabei probierten sie neue Elektronik-Strategien sowie neue mechanische Komponenten für Motor und Fahrwerk.

Schnell auf Rennreifen

Razgatlioglu war auch bei diesem Test Schnellster, und nach den 26 Runden vom Mittwoch fuhr er am Donnerstag nicht weniger als 84 Runden. Die 1.49,746 min in seiner schnellsten Runde mit Rennreifen waren nur 0,1 Sekunden langsamer als der Renn-Rundenrekord und schneller, als je ein Yamaha-Superbike in Aragón gefahren ist. „Es war ein großartiger Test in Aragón“, freute sich der Weltmeister. „Ich war selbst überrascht von dem Ergebnis. Am ersten Tag wechselte sich die Sonne mit etwas Regen ab, so sind wir nicht zu viele Runden gefahren, dafür hatten wir am zweiten Testtag den ganzen Tag perfektes Wetter. Normalerweise gehört Aragón nicht zu meinen besten Strecken, aber wir waren schnell und konstant, und darüber bin ich sehr glücklich. Dabei habe ich mich bei diesem Test komplett wie ein Testfahrer gefühlt, denn wir hatten so viel zum Ausprobieren dabei. Dass wir schließlich so schnell waren, hat aber richtig Spaß bereitet. Yamaha und das Team arbeiten unentwegt, wir haben große Fortschritte gegenüber 2021 gemacht. 1.49er Zeiten mit dem SC0-Reifen sind wirklich nicht schlecht. Ich habe das Gefühl, dass Aragón keine schlechte Strecke mehr für mich ist. Für unseren nächsten Test in Catalunya versuchen wir, das beste Paket aus den bisher getesteten Teilen zusammenzustellen und uns noch weiter zu verbessern.“

Teamkollege Andrea Locatelli fuhr sogar insgesamt 115 Runden und arbeitete hauptsächlich an der mechanischen Seite des Motorrades. Die Yamaha-Ingenieure versuchten, die Beschleunigung weiter zu verbessern. Auch der Supersport-Weltmeister von 2020 fuhr ausschließlich mit Rennreifen. „Wir hatten guten Grip und konnten eine Menge Runden fahren“, so der 25-jährige Italiener. „Das Gefühl für das Motorrad ist jetzt besser, nachdem wir am Setup gearbeitet haben. Ich bin schon lange nicht mehr so viel zum Fahren gekommen, mein Level ist gestiegen, genau wie das der R1.“

GRT-Yamaha-Pilot Garrett Gerloff, der im Vorjahr während der Saison etwas die Richtung verloren hatte, fuhr beim ersten Wintertest seines Teams stark und war nur 0,074 Sekunden langsamer als Razgatlioglu. Auch er arbeitete an der Elektronik und an der Abstimmung. Der 26-jährige Amerikaner hofft, in seinem dritten Superbike-WM-Jahr öfter aufs Podest fahren zu können. Sein Teamkollege Kohta Nozane war bei seinem ersten 2022er Test fast anderthalb Sekunden langsamer. Der japanische Yamaha-Schützling fuhr den gleichen Tank, den Razgatlioglu zuvor in Portimão getestet hatte, sein Team arbeitete an der Sitzposition und an der Gewichtsverteilung des Motorrades. ■



Andrea Locatelli: Viel gefahren, die Yamaha R1 und sich selbst verbessert

YAMAHA

TESTZEITEN MOTOGP

Superbike-WM-Test Motorland Aragón (E), 2./3. März 2022

	Fahrer	Motorrad	Bestzeit	Runden
1.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	1.49,746	110
2.	Garrett Gerloff (USA)	Yamaha YZF-R1	1.49,820	106
3.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R1	1.50,021	115
4.	Kohta Nozane (J)	Yamaha YZF-R1	1.51,238	90
5.	Christophe Ponsson (F)	Yamaha YZF-R1	1.52,341	84

IDM Superbike

Cortese hilft Kiefer

Nach seiner verletzungsbedingten Pause kehrt Moto3- und Supersport-Weltmeister Sandro Cortese als Fahrerbetreuer im Kiefer-Team zurück.

Von: **Imre Paulovits**

Das von den Brüdern Stefan und Jochen Kiefer gegründete Rennteam gewann 2011 mit Stefan Bradl den Moto2-WM-Titel und 2015 den in der Moto3 mit Danny Kent. Nach dem Tod von Stefan Kiefer musste Jochen Kiefer alleine weitermachen und kehrte 2021 in die IDM zurück. Dieses Jahr wird Kiefer dort in drei Klassen an den Start gehen.

In der Superbike 1000 wird neben dem Kühbacher Björn Stuppi, der dort bereits letztes Jahr für das Team fuhr, der 25-jährige Superbike-Neuling Gabriel Noderer aus Thalmässing mit einer BMW S 1000 RR des Teams mit dabei sein. In der Supersport 600 freut sich das Team auf die Zusammenarbeit mit dem Schweizer Yves Stadelmann. Der 24-Jährige war bereits 2019 und 2021 ein Fixstarteter in der IDM Supersport 600 und wird nun mit einer Yamaha R6 in den Farben des Teams aus Bad Kreuznach antreten. Richtig spektakulär ist aber der Auftritt Kiefers in der Supersport 300. Dort bringen sie in Kooperation mit Yamaha Motor Deutschland den aus Klein-Nordende kommenden Michel-Caspar Wieth an den Start. Der 20-Jährige beendete die Saison 2021 im Yamaha R3 Cup mit dem 4. Gesamtplatz und wird in dem gemeinsamen Projekt von Kiefer Racing und Yamaha vom zweifachen Weltmeister Sandro Cortese begleitet, der 2005 in der 125er-WM für Kiefer fuhr. ■



WIKI COMMONS

Michel-Caspar Wieth: IDM-Einstieg mit Kiefer und der Hilfe von Sandro Cortese

IDM Superbike

Fröde steigt auf

Paul Fröde, IDM Superstock-Meister von 2020, versucht in dieser Saison sein Glück bei den Superbikes. Damit kommt ein zweiter Honda-Pilot in die Königsklasse.

Von: **Anke Wieczorek**

Der junge Mann aus der Nähe des Sachsenrings ist ungeduldig. „Es wird Zeit, dass es losgeht. Eigentlich würde ich jetzt schon gerne starten", sagt Paul Fröde. Der IDM Superstock-Meister von 2020 und Vizemeister von 2021 hat sich für die IDM Superbike eingeschrieben. Mit seinem Aufstieg kommt ein zweiter Honda-Fahrer in der Königsklasse ins Spiel.

Am IDM-Frühjahrstest in Valencia in anderthalb Wochen nimmt der 19-jährige Hohenstein-Ernstthaler allerdings nicht teil. Die von Honda Deutschland gelieferten Fireblades sind noch in der Vorbereitungsphase – von der Einstellung der Elektronik bis hin zu den Sponsorenaufklebern und dem Finden eines geeigneten Teamnamens muss noch einiges erledigt werden. „Wir stehen in den Startlöchern, müssen das Projekt aber noch ans Laufen bringen", ist sich Fröde im Klaren. Er war in den letzten drei Jahren der einzige Honda-Fahrer in der IDM Superstock-600-Wertung und hatte immer einen Top-3-Platz in der Gesamtwertung belegt. ■



EISELE

Paul Fröde: Nach drei Honda-Jahren in der Superstock ab zu den Superbikes

NACHRICHTEN

SUPERBIKE-WM/BSB

Nun steht fest, wo Tom Sykes, Superbike-Weltmeister von 2013, seine Karriere fortsetzen wird. Nachdem das BMW-Werksteam Scott Redding engagiert hatte, boten sie Sykes einen Platz bei Bonovo-MGM-BMW an. Dies lehnte der Brite ab und versuchte, einen Platz in einem anderen Werksteam zu finden, war dabei aber nicht erfolgreich. Er sagte zu Saisonschluss, dass er eine Rückkehr in die British Superbike für möglich hielte und dort einigte er sich nun mit dem PBM-Ducati-Team. Für Paul Bird Motorsport fuhr Sykes bereits 2010 mit Kawasaki in der Superbike-WM. Der 36-Jährige wird einen starken Teamkollegen haben: Den zweifachen BSB-Champ Josh Brookes.

ENDURANCE-WM

Die unzerstörbare Schweizer Bolliger-Truppe testete vor dem WM-Auftakt am 16./17. April in Le Mans drei Tage in Valencia, um für ihre 41. (!) Endurance-WM-Saison gewappnet zu sein, und sie werden diese Woche Donnerstag und Freitag noch zwei Tage in Nogaro dranhängen. Bolliger wird mit dem Österreicher Nico Thöni, dem Deutschen Jan Bühn und dem Schweden Jesper Pellijeff antreten, der Holländer Nigel Walraven ist als Reservefahrer genannt. Währenddessen übte die Ex-WM-Truppe von F.C.C. TSR Honda France in Estoril. Josh Hook, Mike diMeglio und Gino Rea testeten neue Fahrwerksteile und Bridgestone-Reifen und wollen ihren WM-Titel von 2017/18 zurückerobern.

MOTOE

Am Montag begann der dreitägige Test der MotoE im spanischen Jerez. Dominique Aegerter reiste aus Schweden an, wo er an einem Eisrennen teilnahm. Bei Redaktionsschluss war er Zweitschnellster hinter dem Brasilianer Eric Granado.



MXGP-Start: #29 Jacobi, #61 Prado, #243 Gajser, #91 Seewer, #189 Bogers

WASNER

Denkwürdiges Rennen

Im italienischen Mantova gewann Honda-Pilot Tim Gajser auch den zweiten Lauf zur Motocross-WM und baute seine WM-Führung in der MXGP-Klasse aus. Maxime Renaux (Yamaha) und Jorge Prado (GasGas) folgten auf dem Tagespodium. Der Deutsche Henry Jacobi schaffte seinen ersten Startsieg und MX2-Pilot Simon Längenfelder fuhr ein denkwürdiges Rennen.

Von: **Frank Quatember**

Es war ein großartiger GP der Lombardei im altehrwürdigen Mantua, angefangen beim Kaiserwetter über spektakuläres Racing in beiden Klassen bis zur ersehnten Rückkehr in die Normalität nach der Corona-Pandemie. In der MXGP-Kategorie befinden sich Jeffrey Herlings und Romain Febvre weiterhin in der Rehapause. Das wollten natürlich die Titelanwärter um den Slowenen Tim Gajser ausnutzen.

Der erste Lauf begann mit dem Startsieg des Galiziers Jorge Prado, der im neuen GasGas-Team der De-Carli-Familie Flügel bekommen hat. Prado musste aber zunächst einen brachialen Angriff in der Startrunde von Tim Gajser überstehen, danach brachte er fast fehlerlos den Laufsieg unter Dach und Fach.

Der Bülacher Jeremy Seewer lag zu Beginn auf Rang 3 top platziert, blieb aber in Runde 2 in einem Anlieger hängen und verlor etliche Plätze. Der nachfolgende Franzose Maxime Renaux verletzte sich dabei am Hinterrad von Seewer den Finger und rettete Platz 3 trotz der Prellung gerade so ins Ziel. Seewer kämpfte sich mit der Werks-Yamaha couragiert nach seinem Fehler noch auf Rang 4 vor. In Lauf 2 rieben sich die deutschen Fans an der Strecke ungläubig die Augen, denn der Thüringer Henry Jacobi auf der Jacky-Martens-Honda holte sich mit hohem Risiko den Holeshot. Zwar dauerte es nicht lange, bis Gajser und Co. den Deutschen passierten, doch Jacobi hielt sich tapfer in den Top 10.

> **!** Simon Längenfelder verfehlte in der MX2-Klasse knapp das Tagespodium, konnte sich aber als heimlicher Sieger fühlen.

Brutal harte Sandstrecke

Tim Gajser hatte währenddessen seine Lieblingsposition ganz vorn eingenommen, gefolgt von MX2-Champion Renaux, der sich akrobatisch am gut gestarteten holländischen Postboten Brian Bogers vorbeischob. Der Franzose schnupperte nach einem Fehler Gajsers zwar noch einmal kurz am Laufsieg, doch der Slowene war auf der nach wochenlanger Regenpause brutal harten Sandstrecke nicht zu schlagen. „Gott sei Dank konnte ich das Motorrad wieder aufheben, bevor Renaux kam. Das war knapp", freute sich der Slowene. Prado wurde am Start eingeklemmt, bekam bei der Aufholjagd Sand in die Augen und erreichte das Ziel nur auf Rang 7. Weil auch Seewer zweimal zu Boden musste, schafften überraschend Bogers und der neue KTM-DIGA-Procross-Pilot Thomas Kjer Olsen die Plätze 3 und 4. Jacobi zeigte trotz Schmerzen in seiner operierten Hand als Zwölfter eine starke Leistung.

Ein Rätsel war Glenn Coldenhoff, der völlig chancenlos blieb und laut Teamchef Vosters unter heftigem Armpump leidet. Coldenhoff fährt seit Saisonbeginn mit einem Motor vom US-Team Star Yamaha, der vielleicht zu stark für den Niederländer ist.

Längenfelder abgeräumt

Die MX2-Klasse war natürlich aus deutscher Sicht besonders spannend, schließlich hatte der Bayer Simon Längenfelder den Auftakt in England sensationell gewonnen. Doch diesmal bekam der 17-Jährige zunächst einen kräftigen Dämpfer in Gestalt vom KTM-Kollegen Tom Vialle, der Längenfelder im Qualifying ziemlich

rustikal abräumte. Der Deutsche musste somit von Position 17 starten, ein brutaler Nachteil. Nach dem Rennen am Samstag war die Stimmung im Paddock bei den Werksteams von KTM und GasGas also ziemlich angespannt. Am Renntag war es der belgische Sandexperte Jago Geerts, der sofort in Lauf 1 die Führung übernahm.

Tom Vialle machte am Hinterrad Druck, gefolgt vom langen Niederländer Kay de Wolf auf der Werks-Husqvarna. Diese Reihenfolge änderte sich bis ins Ziel nicht mehr. Dahinter lieferten sich vier Piloten, angeführt von Lokalheld Andrea Adamo auf GasGas, heftige Positionskämpfe. Im Ziel hatte der Italiener die Nase vorn, gefolgt von Roan van de Moosdijk, Kevin Horgmo und dem starken Simon Längenfelder.

Der zweite Lauf bot das erhoffte Drama. Vialle übernahm energisch die Spitze vor dem hochmotivierten Adamo und Kay de Wolf. Favorit Geerts passierte noch in Runde 1 zwei Gegner und lag auf Rang 3. In der dritten Runde sorgte Vialle für einen Aufschrei der Fans. Der Franzose verlor vor einem Sprung völlig die Kontrolle über seine KTM, wurde etliche Meter durch die Luft katapultiert und schlug hart auf.

Vialle verlor viel Zeit, konnte aber anscheinend unverletzt weiterfahren. In den Top 3 blieb bis Rennhälfte alles unverändert, in Runde 10 lag Längenfelder auf Position 7. Plötzlich schaltete der Deutsche den Turbo ein. Wie von der Tarantel gestochen flog der Youngster aus Regnitzlosau um den Kurs und passierte einen nach dem anderen seiner Gegner.

„Bester Tag meines Lebens“

In der Schlussrunde zog Simon am sichtlich geschockten Niederländer de Wolf vorbei, wehrte dessen Angriff hart, aber regelkonform ab und wurde im Ziel Zweiter! „Ein Wahnsinn, was für ein Rennen“, jubelte der von Adrenalin und Emotionen übermannte Längenfelder im Paddock.

Jago Geerts siegte überzeugend mit Idealpunktzahl und übernahm das Red Plate von Simon Längenfelder. Andrea Adamo wurde umjubelter Tageszweiter. „Ich kann es wirklich nicht glauben, das ist der beste Tag meines Lebens“, grinste der sizilianische Privatfahrer.

Simon Längenfelder verfehlte hinter Kay de Wolf zwar knapp das Tagespodium, konnte sich aber als heimlicher Sieger fühlen. Die Plätze 5 und 6 gingen an die beiden schnellen Norweger Kevin Horgmo und Hakon Fredriksen. ■



WASNER

Zweites Rennen, zweiter Sieg: Tim Gajser



WASNER

Platz 2, aber heimlicher Sieger: Simon Längenfelder

MOTOCROSS-GP LOMBARDEI/MXGP

Mantova (I): 06. März, 2. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 12 Grad. **1. Lauf:** 29 Fahrer gestartet, 29 gewertet, 18 Runden à 1,670 km (= 30,060 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Jorge Prado (E)	GasGas	18	35.22,090 min = 50,995 km/h
2.	Tim Gajser (SLO)	Honda	18	+ 1,326 s
3.	Maxime Renaux (F)	Yamaha	18	+ 14,778 s
4.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	18	+ 26,384 s
5.	Rubén Fernández (E)	Honda	18	+ 28,588 s
6.	Thomas Kjer Olsen (DK)	KTM	18	+ 29,358 s
7.	Brian Bogers (NL)	Husqvarna	18	+ 30,481 s
8.	Alberto Forato (I)	GasGas	18	+ 31,908 s
19.	Henry Jacobi (D)	Honda	18	+ 1.33,671 min
18.	Tom Koch (D)	KTM	18	+ 1.35,727 min

Mantova (I): 06. März, 2. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 12 Grad. **2. Lauf:** 28 Fahrer gestartet, 28 gewertet, 18 Runden à 1,670 km (= 30,060 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Tim Gajser (SLO)	Honda	18	35.46,428 min = 50,417 km/h
2.	Maxime Renaux (F)	Yamaha	18	+ 7,015 s
3.	Brian Bogers (NL)	Husqvarna	18	+ 12,085 s
4.	Thomas Kjer Olsen (DK)	KTM	18	+ 16,153 s
5.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	18	+ 21,772 s
6.	Rubén Fernández (E)	Honda	18	+ 28,278 s
7.	Jorge Prado (E)	GasGas	18	+ 36,533 s
8.	Jeremy Van Horebeek (B)	Beta	18	+ 37,916 s
12.	Henry Jacobi (D)	Honda	18	+ 50,504 s
16.	Tom Koch (D)	KTM	18	+ 1.06,915 min

WM-STAND MXGP

1.	Tim Gajser	94 Punkte
2.	Jorge Prado	82
3.	Maxime Renaux	77
4.	Jeremy Seewer	74
5.	Brian Bogers	57
6.	Thomas Kjer Olsen	57
7.	Rubén Fernández	48
15.	Henry Jacobi	26
19.	Tom Koch	12
22.	Valentin Guillod (CH)	10

1.	Honda	94 Punkte
2.	Yamaha	84
3.	GasGas	82

MOTOCROSS-GP LOMBARDEI/MX2

Mantova (I): 06. März, 2. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 12 Grad. **1. Lauf:** 25 Fahrer gestartet, 25 gewertet, 18 Runden à 1,670 km (= 30,060 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Jago Geerts (B)	Yamaha	18	35.33,242 min = 50,728 km/h
2.	Tom Vialle (F)	KTM	18	+ 5,440 s
3.	Kay de Wolf (NL)	Husqvarna	18	+ 6,041 s
4.	Andrea Adamo (I)	GasGas	18	+ 10,856 s
5.	Roan v. d. Moosdijk (NL)	Husqvarna	18	+ 12,885 s
6.	Kevin Horgmo (N)	Kawasaki	18	+ 14,411 s
7.	Simon Längenfelder (D)	GasGas	18	+ 16,275 s
13.	Jeremy Sydow (D)	KTM	18	+ 1.04,871 min
14.	Kevin Brumann (CH)	Yamaha	18	+ 1.14,721 min
21.	Noah Ludwig (D)	KTM	17	+ 1 Runde

Mantova (I): 06. März, 2. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 12 Grad. **2. Lauf:** 25 Fahrer gestartet, 25 gewertet, 18 Runden à 1,670 km (= 30,060 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Jago Geerts (B)	Yamaha	18	35.56,659 min = 50,178 km/h
2.	Simon Längenfelder (D)	GasGas	18	+ 4,067 s
3.	Andrea Adamo (I)	GasGas	18	+ 12,661 s
4.	Kay de Wolf (NL)	Husqvarna	18	+ 13,409 s
5.	Isak Gifting (S)	KTM	18	+ 13,424 s
6.	Hakon Fredriksen (N)	Honda	18	+ 16,448 s
7.	Mikkel Haarup (DK)	Kawasaki	18	+ 17,550 s
16.	Kevin Brumann (CH)	Yamaha	18	+ 1.27,699 min
17.	Jeremy Sydow (D)	KTM	18	+ 1.27,859 min
20.	Noah Ludwig (D)	KTM	18	+ 1.48,286 min

WM-STAND MX2

1.	Jago Geerts	90 Punkte
2.	Simon Längenfelder	86
3.	Kay de Wolf	74
4.	Tom Vialle	64
5.	Andrea Adamo	60
6.	Roan van de Moosdijk	55
7.	Kevin Horgmo	54
14.	Jeremy Sydow	26
15.	Kevin Brumann	23
20.	Noah Ludwig	7

1.	Yamaha	90 Punkte
2.	GasGas	90
3.	KTM	80

Supercross

Sechster Daytona-Sieg

Eli Tomac behält das Zepter in der US-Supercross-Meisterschaft fest in der Hand: Der Yamaha-Pilot siegte in Daytona und baute seinen Vorsprung auf Jason Anderson wieder aus. Für Ken Roczen blieb Platz 7.

Von: **Thomas Schiffner**

Es war ein historischer Sieg für Eli Tomac in Floridas Motorsport-Metropole Daytona Beach, denn der Yamaha-Rookie aus Colorado gewann zum sechsten Mal in Daytona und ist jetzt erfolgreichster Crosser im Infield des International Speedway. Kawasaki-Pilot Jason Anderson verlor schon in der ersten Runde die Chance, weiter Boden auf Tabellenführer Tomac gut zu machen: Der Cowboy aus New Mexico kollidierte mit Malcolm Stewart und wurde wie der Husqvarna-Pilot an das Ende des Finalfeldes katapultiert. Stewart schaffte im Ziel noch den achten Platz, für Anderson blieb Rang 9. Damit konnte Tomac zur Halbzeit der Meisterschaft seinen geschmolzenen Vorsprung auf Anderson wieder auf 18 Punkte ausbauen.

Titelverteidiger Cooper Webb gewann den Holeshot. Der KTM-Leader hielt die Spitze bis zur 15. der 18 Runden. Dann hatte sich Tomac bis an Webb herangekämpft und nutzte eine Überrundungssituation, um für die letzten drei Runden P1 zu übernehmen. HRC-Pilot Chase Sexton sprang nach einem fehlerfreien Rennen als Dritter ins Ziel und verbesserte sich in der Punktetabelle am punktgleichen Justin Barcia vorbei auf Platz 5.

Ähnliches gibt es von seinem Honda-Kollegen Ken Roczen nicht zu vermelden. Der gebürtige Thüringer begann den Finallauf als Sechster, kam aber über Platz 7 nicht mehr hinaus. Die Gerüchte, dass Roczens Honda-Zeit bald vorbei ist, werden lauter. ■



FELD ENTERTAINMENT

Vierter Saison-Triumph, sechster Daytona-Sieg, Tabellenführung: Eli Tomac

SUPERCROSS

Daytona Beach (USA), 5. März

1.	Eli Tomac (USA)	Yamaha
2.	Cooper Webb (USA)	KTM
3.	Chase Sexton (USA)	Honda
4.	Dylan Ferrandis (F)	Yamaha
5.	Justin Barcia (USA)	GasGas
6.	Marvin Musquin (F)	KTM
7.	Ken Roczen (D)	Honda
8.	Malcolm Stewart (USA)	Husqvarna
9.	Jason Anderson (USA)	Kawasaki
10.	Dean Wilson (GB)	Husqvarna

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 9 von 17 Rennen

1.	Eli Tomac	203 Punkte
2.	Jason Anderson	185
3.	Cooper Webb	170
4.	Malcolm Stewart	164
5.	Chase Sexton	163
6.	Justin Barcia	163
7.	Marvin Musquin	145
8.	Dylan Ferrandis	137
9.	Ken Roczen	133
10.	Dean Wilson	110

Enduro-DM

DM-Sieg statt Training

Überraschung beim Saisonauftakt in Tucheim: In Abwesenheit des Titelverteidigers Hamish Macdonald holte sich der Schwede Filip Bengtsson den Gesamtsieg.

Von: **Robert Pairan**

Favorit Luca Fischeder hatte Probleme, in Schwung zu kommen, belegte am Ende aber doch noch Platz 2 mit nur 19 Sekunden Rückstand. Der Sherco-Fahrer war aber trotzdem nicht ganz zufrieden, weil er an einigen Stellen selbst Zeit verloren hatte: „Hier mal gestürzt, hier mal stecken geblieben,“ gab er zu. Trotzdem distanzierte er seine deutschen Landsleute um eine halbe Minute.

So auch den Dritten, Davide von Zitzewitz, der nach langer Verletzungspause wieder antreten konnte. Allerdings kassierte Von Zitzewitz gleich beim Start zehn Strafsekunden, weil sein Motorrad nach den nächtlichen Minustemperaturen nicht rechtzeitig anspringen wollte.

Andi Beier war zurück in seine Paradeklasse auf die 250er Viertakt-KTM gewechselt, in der er schon sieben Meistertitel eingefahren hat. Nachdem er sich die Führung von Titelverteidiger Yanik Spachmüller erkämpft hatte, stürzte er in der drittletzten Sonderprüfung, was ihn viel Zeit und damit den Tagessieg kostete.

Sieger Bengtsson meinte, er sei nur zu Trainingszwecken mit fünf weiteren Fahrern nach Deutschland gekommen, während in Schweden noch Schnee liege und der Boden gefroren sei. Aber da er jetzt gewonnen hätte, müsse er ernsthaft überlegen, ob er in drei Wochen zum nächsten Lauf nach Dahlen kommt. ■

PAIRAN

Wollte eigentlich nur trainieren: DM-Auftaktsieger Filip Bengtsson

ENDURO-DM

Tucheim, 6. März, 1. Lauf

1.	Filip Bengtsson (S), Husq.	1:05.01,47 h
2.	Luca Fischeder, Sherco	+ 19,21 s
3.	Davide von Zitzewitz, KTM	+48,81 s
4.	Yanik Spachmüller, GasGas	+ 55,35 s
5.	Andreas Beier, KTM	+1.02,57 m
6.	Edward Hübner, KTM	+1.06,74 m
7.	C. Lindholm (S), Husqv.	+1.07,70 m
8.	Florian Görner, KTM	+2.08,92 m
9.	Chris Gundermann, KTM	+2.20,63 m
10.	Tilman Krause, KTM	+2.23,58 m



Billy Bolt war auch in Israel nicht zu stoppen

SUPERENDURO.ORG

Bolt mit Grand Slam

Zum dritten Lauf der Super-Enduro-WM 2021/2022 ging es nach Jerusalem. Das erste Rennen zu einer Motorrad-WM auf israelischem Boden wurde aufgrund des jüdischen Ruhetags Schabbat untypisch am vergangenen Donnerstag ausgetragen. Billy Bolt gewann alle drei Läufe.

Von: **Thorsten Horn**

Dabei gewann der Brite Billy Bolt, wie schon beim Saisonauftakt, alle drei Rennen und holte sich zuvor in der Superpole auch die drei für die schnellste Runde ausgelobten Zusatzpunkte.

Im ersten Heat in der gut gefüllten Pais Arena hatten anfangs Colton Haaker und Jonny Walker die Nasen vorn, doch schon im dritten Umlauf hatte Bolt die Führung übernommen und gab diese nicht mehr ab. Haaker und Walker rangelten um Platz 2, bis der US-Amerikaner strauchelte und noch auf Rang 4 hinter Walker sowie seinen Landsmann Cody Webb zurückfiel. Taddy Blazusiak war gleich zu Rennbeginn gestürzt und kam danach nicht über Rang 5 hinaus.

Da Blazusiak in der Superpole gepatzt hatte und dabei nur Siebter geworden war, durfte der 38-Jährige im mittleren (Reversed-Grid-)Lauf aus der vorderen der beiden Startreihen losfahren. Erwartungsgemäß nutzte der als Schnellstarter bekannte GasGas-Pilot die Gunst der Sekunde und setzte sich an die Spitze des Feldes. Ihm folgten Walker und Bolt. Letzterer schnappte sich bis kurz vor Rennmitte erst Walker und dann auch Blazusiak sowie seinen zweiten Heat-Sieg an diesem Abend. Den Kampf um Platz 2 entschied Blazusiak vor dem zweimal gestürzten Walker für sich.

Webb wieder glücklos

Webb und Haaker waren in der Anfangsphase gestürzt und weit zurückgefallen, was der portugiesische GasGas-Privatfahrer Diogo Vieira zu Platz 4 nutzte. Dank seines Holeshots im dritten Heat gelang Bolt zu guter Letzt auch noch ein Start-Ziel-Sieg. Anschließend sagte er: „Mit meinem letzten Rennen bin ich besonders zufrieden. Ich bin auch froh, den Abend ohne Sturz und ohne einen Fehler beendet zu haben, denn die Strecke war sehr kniffIig und es war neben der besten Linie etwas riskant. Jetzt freue ich mich auf das WM-Finale in zwei Wochen in Riesa."

Um den zweiten Platz im finalen Heat ging es zwischen Webb und Walker zur Sache. In der letzten Runde musste der in dieser Saison oft glücklos agierende Webb vom Motorrad und fiel dadurch noch hinter Walker, Haaker und Blazusiak auf Platz 5 zurück.

Die Junioren pausierten, doch der Israeli Suff Sella und der Ungar Nobert Zsigovits wagten sich alternativ in die Prestige, die dadurch zehn Piloten umfasste. Unter diesen wurde der einzige Deutsche, Tim Apolle, Achter der Tageswertung.

Das Finale steigt am 19. und 20. März in der Sachsenarena Riesa, wo Zuschauer unter 3G-Regeln willkommen sind. ■

SUPERENDURO-WM

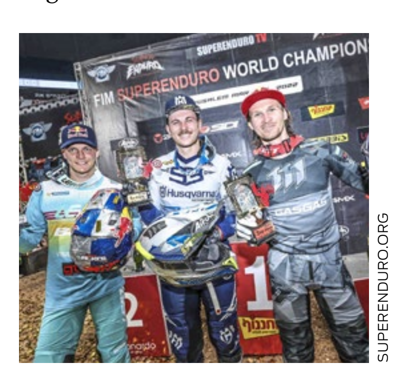
Jerusalem (IL), 3. März

1.	Billy Bolt (GB), Husqvarna	1-1-1
2.	Jonny Walker (GB), Beta	2-3-2
3.	Taddy Blazusiak (PL), GasGas	5-2-4
4.	Colton Haaker (USA), Husqvarna	4-6-3
5.	Cody Webb (USA), Sherco	3-5-5
6.	Diogo Vieira (P), GasGas	6-4-10
7.	Suff Sella (IL), KTM	7-7-6
8.	Tim Apolle (D), Beta	9-8-7
9.	Norbert Zsigovits (H), KTM	8-9-8
10.	Diego Herrera (RCH), TM	10-10-9

MEISTERSCHAFTSSTAND

nach 3 von 5 Rennen

1.	Billy Bolt	186 Punkte
2.	Jonny Walker	136
3.	Taddy Blazusiak	128
4.	Colton Haaker	128
5.	Diogo Vieira	86
6.	Cody Webb	85
7.	Tim Apolle	69
8.	William Hoare (GB)	56
9.	Manuel Lettenbichler (D)	48
10.	Diego Herrera	48



SUPERENDURO.ORG

Siegertrio: Walker, Bolt, Blazusiak

NACHRICHTEN

SPEEDWAY-GP-RENNEN OHNE RUSSEN

Die FIM beschloss vergangenen Samstag, wegen des Krieges in der Ukraine ab sofort Motorradsportler aus Russland und aus Belarus von allen FIM-Wettbewerben zu verbannen. Im Speedway-GP trifft das Weltmeister Artjom Laguta und Emil Sayfutdinov und im Eisspeedway alle fünf für den letzten GP in Heerenveen (NL) gesetzten russischen Fahrer. Damit tritt Hans Weber (Rang 5) als chancenreichster Pilot am 2./3. April in Holland an. Die FIM-Entscheidung wurde von Speedway-Promoter Discovery Sports und für Deutschland vom DMSB bestätigt.

SUPERCROSS-WM WIRD KONKRETER

Der neue Promoter der Super-cross-WM „SX Global" aus Australien konkretisierte jetzt seine Pläne für dieses und folgende Jahre. In 2022 sollen zwischen September und November fünf Events in Europa und Australien stattfinden. Zugelassen werden lediglich zehn Teams, die mit jeweils insgesamt vier Fahrern die Klassen SX1 und SX2 bestreiten können. SX Global will mithilfe des Investors Mubadala Capital (Dubai) die Teams in den nächsten fünf Jahren mit 50 Mio. Dollar unterstützen. Pro Event sollen 250 000 Dollar Preisgeld ausgeschüttet werden. Weder Termine noch Veranstaltungsorte wurden bislang bekannt gegeben.

NUR BUNDESLIGA-FINALE

2022 wird es wie in den vergangenen beiden Jahren wieder keine Speedway-Bundesliga geben. Potenzielle Teilnehmer und DMSB einigten sich darauf, wie 2021 erneut nur ein Finalrennen auszutragen. Das Finale, das letztes Jahr in Güstrow mit Sieger Brokstedt stattfand, wird 2022 am 13. August in Stralsund ausgetragen. Teilnehmer sind Gastgeber Stralsund, Brokstedt, Olching und – erstmals überhaupt – Berghaupten.



MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder





BMW



Anhängerkupplungen für alle BMW. Montage in nur 2,5 Std. T. 09953/9816298, www.kupplung-vor-ort.com H

Suche Z1, Z3, Z8. 0172/8339378 H

BMW Alpina



B3 Biturbo, EZ 14, 78000 km, 301 kW (409 PS), Allrad, abs. top Ausstatt. u. Zustand, Scheckheft, unffr., 42.900,- €. F1 GmbH, Neuwiesenstr. 2, 76689 Karlsdorf, 07251-949410, f1-automobile.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 58051

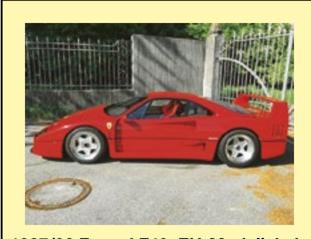
Suche Alpina Fzg. bis 2003. 0172/8339378 H

De Tomaso



1967/71 DeTomaso Mangusta, erstklassiger Zustand. Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Tel. 08036-7006, www.cargold.com H

Ferrari



1987/92 Ferrari F40, EU-Modell, kein Aktivfahrwerk, bis 30.000 km. Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Tel. 08036-7006, www.cargold.com H

Jaguar

ERSATZTEIL-GROSSLAGER! Neu und gebr., alle Typen. www.jaguar-teile.de 04332/1419 H

Lamborghini



1964/68 Lamborghini 350 / 400 GT, sehr guter Zustand + Matching No... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, cargold.com H

Maserati



Grantourismo Sport, 38000 km, 338 kW (460 PS), scheckheftgepflegt, TÜV neu, 61.950,- €. Tel. 0171/3710578

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57908

Mercedes



C 43 AMG Cabrio, neues Mod., 1. Hand, 9000 km, 390 PS, grau, Top-Ausst., 56.000,- €. 83395 Freilassing, 08654/2161

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 58048

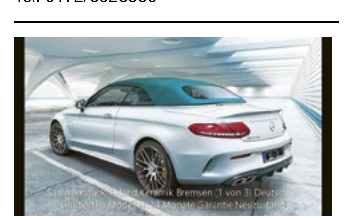


SLS- / G-PARADE: div. Modelle ab Lager. WIR KAUFEN AN! Kfz-Handel am Tegernsee, varex@varex.com, T. 08022/6607080 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 58035



SL 500 (R107), 12/88, ***29146 km***, Wertgutachten 1-, Orginalzustand, unfallfrei, Reifen, Batterie u.v.m. neu, kein Wartungsstau, arcticweiss, Leder blau, Verdeck dunkelblau, Hardtoplift, Fondsitze, TÜV, ASU, H-Kennz, nicht zugel., VB 79.900,- €. 56651 Oberzissen, Tel. 0172/6928500



1von 3 dt. "OCEAN BLUE" mit Keramik, Sammlerstück mit 24 Mon. MB Garantie, 1. Hd., VB 148.500,- €. Tel. 0152/29362733

MG



MGF Rover, 185000 km, Bj. 2000, 107 kW, unfall- und rostfrei, top gepflegt, 3.900,- €. Tel. 09076/696

Mini



JCW GP1, EZ 06, abs. Einzelstück (Invest. > 60.000,- €), 1 of 2000, Inz. möglich, Sammlerstück!!! 29.900,- €. F1 GmbH, Neuwiesenstr. 2, 76689 Karlsdorf, 07251-949410, f1-automobile.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 58056

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88
Fax 0711/1 82 - 25 50

Bestellservice* und Abo-Service
motorsportaktuell@dpv.de
***Bitte Bankverbindung angeben**

Chiffre

Zuschriften richten Sie bitte an:
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG



MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

Porsche



997 Carrera 4S, EZ 2007, 117000 km, SD, silber/schwarz, Tiptronic, Klappenauspuff, 4 Vorbesitzer, scheckheftgepflegt, letzte Inspektion vor 10000 km, 44.000,- €, von privat, Tel. 0151/61106027

997 Cabrio Tiptr. S, 325 PS, EZ 06, 1. Hd., nur 38000 km, DVD, 19 Zoll, Xenon-Scheinw., 64.900,- €. Tel. 0173/5398553



1995 Porsche 993 Turbo S, Original Turbo S! Einer von nur 342! € 389.900,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, cargold.com H

www.Rennsportshop.com



993 Cabrio, EZ 94, 69000 km, Optikpaket, top Zustand, Inzahlungnahme u. Finanzierung möglich, 74.900,- €. F1 GmbH, Neuwiesenstr. 2, 76689 Karlsdorf, 07251-949410, www.f1-automobile.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 58053



100% wie ab Werk! Für viele Porsche - auch für die ganz neuen Modelle www.digitaletechnik.de, T. 08141/512470 H





Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H





www.berlin-tuning.com H





Gutes Geschäft + eleganter Firmenwagen für Vertriebspartner im Bereich sauberes Wasser und reine Luft! 168@bestwater.de, Tel. 01523/3752139 H

Versicherungen





MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–17 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) ■ Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 13/22

Bitte veröffentlichen Sie den Text ______ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik ____________________

unter ❑ Autos ❑ Motorräder

❑ als Privatanzeige

❑ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❑ mit Foto (max. Höhe 35 mm)
privat zzgl. 30,– €
gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❑ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❑ MOTORSPORT aktuell € 2,70 ❑ auto motor und sport € 4,50
❑ MOTORRAD € 4,50 ❑ sport auto € 5,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❑	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❑	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,-	30,-	45,-	15,-
❑	MOTOR SPORT aktuell + auto motor sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❑ **Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)**

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1,
85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,70 € (D), 3,00 € (A), 4,30 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,70 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 135,00 €
(Österreich: 150,00 €, Schweiz: 215,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,70 Euro): Deutschland: 19,00 € (Österreich: 21,00 €, Schweiz: 30,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 81,00 € (Österreich: 90,00 €, Schweiz: 129,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,62 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e. V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de

Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de

Leserbriefe

BILD DER WOCHE



RED BULL

Hinten Flammen, vorne glühende Bremsscheiben: F2-Pilot Dennis Hauger sorgt in Bahrain für Spektakel unter Flutlicht

Totales Verbot von Stallorder

zu den neuen DTM-Regeln MSa 08/2022

Die ungeliebte Stallorder zu unterbinden, geht meiner Meinung nach nur mit einem totalen Verbot ohne Schlupflöcher. Verstöße dürfen nicht toleriert werden.

**Guido Brinkmann
D-59955 Winterberg**

Andretti erklärt Ground-Effect

zum Mario Andretti Interview MSa 10/2022

Das Interview mit Mario Andretti gehört zu den besten, die ich je in Motorsport Aktuell gelesen habe. Auch mir als technischem Laien wird die Entstehung des Ground-Effects im Vergleich zu den aktuellen Autos leicht verständlich erklärt. Andretti, einer der ganz Großen seines Fachs.

**Dr. Franz-Rasso Böck
D-87439 Kempten**

Grenzenlose Überheblichkeit

zu F1-Rennleiter Michael Masi MSa 11/2022

Mit Empörung habe ich von der Ablösung des Formel-1-Rennleiters Michael Masi gelesen. Es ist einfach unverschämt, wie eine Firma Einfluss auf eine höchst sportliche Entscheidung nimmt. Nach diesem Saisonverlauf, mit viel Glück für Hamilton, auf einem Zieleinlauf hinter dem Safety-Car zu bestehen, kann nur als unsportlich in höchstem Maße bezeichnet werden. Es zeugt zudem von einer grenzenlosen Überheblichkeit. Mercedes möchte wohl die Rolle von Bayern München im Motorsport übernehmen und von mindestens 50 Prozent der Anhänger gehasst werden. In diesem Sinne wünsche ich Red Bull weitere Erfolge.

**Stephan Vogel
D-09212 Limbach-Oberfrohna**

KONTAKT
MOTORSPORT aktuell «Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.

7. April 2022: Freies Fahren Nürburgring (Grand-Prix-Strecke)

17. April 2022: Freies Fahren Hockenheimring

28. April 2022: Freies Fahren Nürburgring (Nordschleife)

30. Mai 2022: Freies Fahren Bilster Berg

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



Termine

TV-Programm

Donnerstag, 10. März

08.00	F1-Test Sakhir, 1. Tag Vormittag **LIVE**	Sky Sport F1*
12.00	F1-Test Sakhir, Fahrer-PK **LIVE**	Sky Sport F1*
12.30	F1-Test Sakhir, Teamchef-PK **LIVE**	Sky Sport F1*
13.00	F1-Test Sakhir, 1. Tag Nachmittag **LIVE**	Sky Sport F1*
18.00	F1-Test Sakhir, 1. Tag Vormittag (Wh.)	Sky Sport F1*
21.20	Supercars Sydney, 1. Rennen (Wh.)	Sport 1+*
21.30	F1-Test Sakhir, 1. Tag Nachmittag (Wh.)	Sky Sport F1*
22.15	Supercars Sydney, 2. Rennen (Wh.)	Sport 1+*

Freitag, 11. März

08.00	F1-Test Sakhir, 2. Tag Vormittag **LIVE**	Sky Sport F1*
12.00	F1-Test Sakhir, Fahrer-PK **LIVE**	Sky Sport F1*
12.30	F1-Test Sakhir, Teamchef-PK **LIVE**	Sky Sport F1*
13.00	F1-Test Sakhir, 2. Tag Nachmittag **LIVE**	Sky Sport F1*
18.00	F1-Test Sakhir, 2. Tag Vormittag (Wh.)	Sky Sport F1*
21.30	F1-Test Sakhir, 2. Tag Nachmittag (Wh.)	Sky Sport F1*

Samstag, 12. März

08.00	F1-Test Sakhir, 3. Tag Vormittag **LIVE**	Sky Sport F1*
12.00	F1-Test Sakhir, Fahrer-PK **LIVE**	Sky Sport F1*
12.30	F1-Test Sakhir, Teamchef-PK **LIVE**	Sky Sport F1*
13.00	F1-Test Sakhir, 3. Tag Nachmittag **LIVE**	Sky Sport F1*
18.00	F1-Test Sakhir, 3. Tag Vormittag (Wh.)	Sky Sport F1*
20.00	NASCAR Truck Series, Las Vegas (Zus.)	Motorvision TV*
20.55	Diverse Rallye-Sendungen (bis 00.40)	Motorvision TV*
21.30	F1-Tests Sakhir, 3. Tag Nachmittag (Wh.)	Sky Sport F1*

Sonntag, 13. März

08.30	PS – Automagazin (Wh.: 18.30)	N-TV
17.00	Auto Mobil (Magazin)	VOX
18.15	GRIP – Das Motormagazin	RTL II
20.00	NASCAR Cup Series, Phoenix **LIVE**	Sport 1+*
21.45	AvD Motor & Sport Magazin **LIVE**	Sport 1

Montag, 14. März

19.55	NASCAR Cup Series, Phoenix (Zus.)	Motorvision TV*
20.50	Diverse Motorrad-Sendungen (bis 00.15)	Motorvision TV*

Livestream/Internet

Ab Freitag, 11. März

–	Drive to Survive (F1-Doku), 4. Staffel	NETFLIX*

Freitag, 11. März bis Sonntag, 13. März

–	Rallye-EM Fafe, komplett **LIVE**	wrcplus.com*

Sonntag, 13. März

13.00	PS on Air (ADAC GT Masters Talk) **LIVE**	YouTube

*kostenpflichtig

Die nächsten Rennveranstaltungen

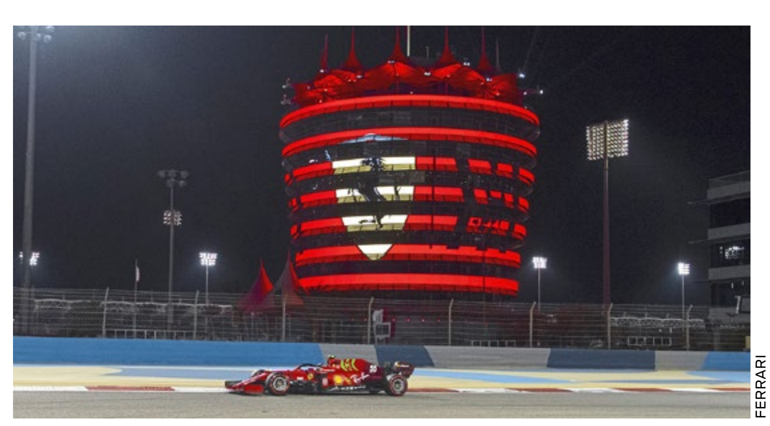
Automobil

06.–10.03.	Abu Dhabi Desert Challenge	UAE
10.–12.03.	Formel 1, Sakhir (Testfahrten)	BRN
11./12.03.	UAE Procar, Dubai	UAE
11.–13.03.	Rallye-EM, Fafe e Felgueiras	P
12./13.03.	NASCAR Xfinity/Cup, Phoenix	USA
12./13.03.	GT Winter Series, Barcelona	E

Motorrad

06.–10.03.	Cross-Country-WM, Abu Dhabi Desert Challenge	UAE
12.03.	US-Supercross, Detroit	USA

Vorschau


FERRARI

Bahrain F1-Test: Die letzte Generalprobe der Königsklasse vor dem Saisonstart


NASCAR

NASCAR Cup-Series in Phoenix: Dritter und letzter Teil des West Coast Swing


SKODA

ERC Rally Fafe: Große Sprünge beim Auftakt der Europameisterschaft in Portugal


GASGAS

Cross-Country-WM: Nach der Rallye Dakar geht es in Abu Dhabi weiter